UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 01309252 3

Angewandte Geographie

IV. 9.

Der Welthandel

von

Prof. Dr. A. Oppel

:: Professor Dr. A. Oppel: ::

Der Welthandel

Seine Entwicklung und
gegenwärtige Gestaltung.

▽

Angewandte Geographie
::: Serie IV, Heft 9. :::

Angewandte Geographie.

Hefte zur Verbreitung geographischer Kenntnisse in ihrer Beziehung zum Kultur- und Wirtschaftsleben.

Herausgeber: Dr. jur. et phil. **Hugo Grothe.**

IV. Serie. — 9. Heft:

Professor Dr. A. Oppel

Der Welthandel.

Frankfurt a. M.
Verlag von Heinrich Keller.
1914.

Der Welthandel

Seine Entwicklung und gegenwärtige Gestaltung

Von

Professor Dr. A. Oppel

in Bremen.

566906
24.7.53

Frankfurt a. M.
Verlag von Heinrich Keller.
1914.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorbemerkung . . . . . 1—3

I. Die geschichtliche Entwicklung des Welthandels . . . . 4—25

1. Die räumliche Entwicklung des Welthandels 5. a) Die ältesten Kulturvölker 7. b) Das klassische Altertum 8. c) Das Mittelalter 10. d) Die Neuzeit 14. 2. Die sonstige Entwicklung des Welthandels 22.

II. Der gegenwärtige Welthandel, seine Gliederung und wirtschaftliche Bedeutung . . . . . 26—54

1. Die Handelsstatistik 26. 2. Der Gesamtwert des Welthandels 28. 3. Die Jahresumsätze nach Erdteilen und Ozeanen 30. 4. Die einzelnen Handelsgebiete 33. 5. Land- und Seehandel 44. 6. Aktiver und inaktiver Welthandel 47. 7. Binnenverkehr 51.

III. Welthandelsländer . . . . . 55—89

1. England 55. 2. Deutschland 63. 3. Die Vereinigten Staaten 70. 4. Die Welthandelsländer zweiten Ranges 74. 5. Welthandelsländer dritten Ranges 80. 6. Inaktive Welthandelsländer 85.

IV. Welthandelsgegenstände . . . . . 90—113

1. Gruppierung der Welthandelswaren 90. 2. Pflanzliche Nahrungsmittel 92. 3. Tierische Lebensmittel 96. 4. Zucker, Kaffee, Tee und Kakao 98. 5. Alkoholische Getränke 100. 6. Tabak 102. 7. Früchte und Gewürze 104. 8. Minerale und Metalle 105. 9. Textilrohstoffe 108. 10. Holz und andere Walderzeugnisse 112.

V. Welthandelsstädte . . . . . 114—129

1. London 115. 2. Liverpool 120. 3. Die niederländischen Welthäfen 123. 4. Antwerpen und Havre 126.

Vorbemerkung.

Seit einiger Zeit werden Ausdrücke, die mit „Welt“ zusammengesetzt sind, häufig und gern gebraucht. Man genießt Weltruhm, man wünscht Weltfrieden, man hat eine Weltanschauung oder sucht sie zu gewinnen, man ist ein Weltmann usw. Diese und andere mit der Vorsetzung von „Welt“ gebildeten Begriffe haben nicht immer einen scharfumrissenen Sinn, und ihre Bedeutung wechselt im Munde der Menschen, aber immerhin ist der damit verbundene Gedanke auf etwas Vollkommenes oder etwas Allumfassendes gerichtet.

Das Umfassende tritt namentlich hervor bei den auf die Weltwirtschaft sich beziehenden Bezeichnungen wie Weltwirtschaft, Weltverkehr, Weltproduktion, Welthandel, Weltplatz usw. Stets ist dabei gemeint, daß der Begriff die ganze Welt, hier im Sinne der ganzen Erde, umschließt oder wenigstens in Beziehung darauf gesagt ist. Da wir es nun in diesem Bändchen mit dem Welthandel zu tun haben, so erscheint es angebracht, sich mit den Lesern über Sinn und Inhalt dieses Ausdrucks zu verständigen und ihn von ähnlichen Bezeichnungen so viel wie möglich zu unterscheiden. In Betracht kommen in erster Linie die Worte „Handel“ und „internationaler Handel“.

Unter *Handel* verstehen wir jeden Austausch von Waren oder Gütern irgendwelcher Art zwischen verschiedenen Personen und meist auch zwischen verschiedenen Orten, in der Regel vermittelt durch einen Kaufmann oder Händler gegen einen bestimmten Gegenwert (Geld). Es unterliegt also keinem Zweifel, daß der Ausdruck „Handel“ an sich der umfassendste ist, der überhaupt gedacht oder gebraucht werden kann, denn er bezeichnet eben jeden möglichen Warenaustausch, sei er klein oder groß, billig oder teuer, vollziehe er sich an derselben Erdstelle oder an verschiedenen, in der Nähe oder in der größten Ferne. Handel besteht eben aus Verkauf und Kauf; der Gegenstand dieser Tätigkeit ist dabei ebenso belanglos für die Feststellung des Begriffs wie der Wert oder die Entfernug. Handel findet statt, wenn jemand in seinem Wohnorte eine Ware kauft, um sie zu verbrauchen oder wieder

zu veräußern, ebenso als wenn er sie aus Amerika, Afrika, Australien oder sonstwoher kommen läßt, oder wenn sie durch eine andere Person angebracht wird.

Inwiefern unterscheiden sich nun die Begriffe Handel und Welthandel? Denn offenbar wollen doch beide nicht genau dasselbe bedeuten. Scheinbar meint Welthandel mehr als Handel; so könnte man wenigstens wegen der Zusetzung des Wortes „Welt" denken. In Wirklichkeit ist dies aber nicht der Fall, sondern Welthandel umfaßt weniger als Handel. Während letzterer, wie gesagt, jeden Warenaustausch umschließt, versteht man unter *Welthandel* die Gesamtheit desjenigen Warenaustausches, welcher sich von Gebiet zu Gebiet vollzieht, sondert dagegen denjenigen Handel aus, der innerhalb der einzelnen Gebiete ausgeführt wird. Welthandel ist demnach gleichbedeutend mit der Gesamtheit des Außenhandels. Dieser ergänzt sich durch den Binnenhandel zum Handel schlechthin. In gleichem Sinne wie „Außenhandel" gebraucht man auch den Ausdruck „internationaler Handel", dessen Gesamtheit sich wiederum mit dem Begriffe Welthandel deckt.

Eben wurde gesagt, daß der Welthandel die Gesamtheit des Warenaustausches der einzelnen Gebiete umfaßt. Wir haben demnach zu erörtern, was unter „*Gebiet*" zu verstehen ist. An und für sich ist ja auch dieser Begriff vieldeutig, aber für den Außenhandel bezeichnet er jede Zolleinheit, also jeden Staat oder jede zollmäßig abgegrenzte Außenbesitzung (bedingt selbständiger Landesteil, Kolonie, Schutzgebiet usw.). Da seit einigen Jahrzehnten fast alle irgendwie bewohnten Flächen der festen Erdoberfläche politisch aufgeteilt sind, so umfaßt tatsächlich die Gesamtheit der Handelsgebiete (Staaten und Außenbesitzungen) in entsprechendem Maße die ganze Erde oder die Welt; der Ausdruck Welthandel hat somit volle Berechtigung erlangt.

Das *Zollwesen* ist nach dem Gesagten eines der wichtigsten Voraussetzungen für die Auffassung des Welthandels. Denn dadurch kommen nicht nur scharf umrissene territoriale Einheiten zustande, sondern es wird auch die Möglichkeit geschaffen, von Jahr zu Jahr Bericht zu erstatten über Art, Menge und Wert der Handelsgegenstände. Vor allem würde es ohne die Unterstützung des Zollwesens nicht möglich sein, den Entwicklungsgang des Außenhandels mit genügender Sicherheit festzustellen. Auf den zollamtlichen Ermittlungen bauen sich also die Veröffentlichungen auf, welche über die einzelnen Gebiete von den betreffenden Regierungen

zusammengestellt werden. Diese bilden aber die Hauptquellen über die Vorgänge des Welthandels.

Die Zahl der Handelsgebiete, über die regelmäßig Bericht erstattet wird, mag etwa 165 betragen; davon sind 57 Staaten, die übrigen Außenbesitzungen. Bundesstaaten wie das Deutsche Reich, die Schweiz, die Vereinigten Staaten usw. oder Personalunionen wie Österreich-Ungarn gelten dabei als Einheiten, ebenso nahezu selbständige Außenbesitzungen wie der Australische Staatenbund und die südafrikanische Union oder bedingt selbständige Landesteile wie Finnland. So erfreulich es ist, daß die meisten der Handelsgebiete der Erde regelmäßige, in der Regel jährliche Berichte über die Vorgänge ihres Außenhandels erstatten, so bleibt es sehr zu bedauern, daß nicht in allen das bürgerliche Jahr beobachtet wird. Einige derselben haben ein besonderes Fiskaljahr, das am 1. Juli oder am 1. April beginnt. Schon dadurch wird verhindert, daß die einzelnen Aufstellungen von Jahr zu Jahr unmittelbar miteinander vergleichbar sind. Von den sonstigen Mängeln, welche die einzelnen Handelsberichte in geringerem oder größerem Maße aufweisen, wird später die Rede sein. Hier soll nur noch darauf hingewiesen werden, daß ein bequemes Hilfsmittel, die jährlichen Wertbeträge der einzelnen Handelsgebiete rasch kennen zu lernen, das allbekannte Otto Hübnersche geographisch-statistische Tabellenwerk ist.

I. Die geschichtliche Entwicklung des Welthandels.

Handel zwischen entfernten Teilen der Erde, demnach Außenhandel und Welthandel in beschränktem Sinne, hat bereits vor manchen Jahrtausenden stattgefunden, er ist also recht alt und fast so alt wie die Anfänge der Viehzucht und des Bodenanbaus. Für die ältere Steinzeit ist zwar kein Fernhandel nachgewiesen, aber in der jüngeren Steinzeit leitete der Mangel an seltenen Rohstoffen, namentlich an Steinen wie Jadeit, Nephrit und Serpentin, an Muscheln, Farberden, Salz u. a. auf die Wege des Tauschhandels. Europa stand damals mit dem höher entwickelten Orient in Verbindung. In Mesopotamien scheint die Bronze zuerst hergestellt und von da aus zunächst nach Westen übertragen worden zu sein. Während in Ägypten die Bronzezeit im vierten vorchristlichen Jahrtausend beginnt, fängt sie in Griechenland und Italien im dritten, im mittleren und nördlichen Europa erst im zweiten an. Während der vorgeschichtlichen Zeit sind aber in Europa nicht allein Bronzegegenstände eingeführt worden, sondern auch die zu ihrer Herstellung notwendigen Metalle mußten aus der Ferne bezogen werden. Regelrechte Handelswege führten vom Mittelländischen Meere, meist den Tälern der Hauptflüsse folgend, nach der Nordsee und der Ostsee; auch hat in Westeuropa ein gewisser Küstenverkehr bestanden, der bis in diese Meeresteile führte.

Insbesondere lassen die Funde in Hallstatt, die eine hochentwickelte Kultur mit ausgesprochener Vorliebe für Pracht und Glanz zeigen, getragen von technischem Geschick und beruhend auf hervorragender Industrietüchtigkeit, einen ausgebildeten Handelsverkehr erkennen. Nach dem Süden weisen z. B. das an Schwertgriffen vorkommende Elfenbein, ferner Glasgefäße sowie Muscheln aus dem Mittelmeer. Den Norden verrät der gut vertretene Bernstein. Einige der figürlichen Darstellungen auf getriebenen Bronzeblechen stammen aus dem Orient; auf anderen sind menschliche Figuren dargestellt, deren Gegenstücke sich in Italien und Griechenland finden. Dasselbe gilt von Tierfiguren aus Bronze und Ton: Ochsen und Kühe mit geschweiften Hörnern, Pferde und Reiter, Tauben, Enten und Schwäne.

Seit jener Zeit hat sich der Außenhandel der Völker und Staaten in fast ununterbrochenem Flusse zu seiner gegenwärtigen Ausdehnung und Wichtigkeit entwickelt; zugleich fährt er beständig fort, sich zu immer größerer Bedeutung und Wirksamkeit auszuwachsen.

Diese Entwicklung, die sich über einen Zeitraum von mehreren Jahrtausenden erstreckt, kann man nach verschiedenen Gesichtspunkten verfolgen, in erster Linie nach der räumlichen Ausgestaltung, sodann nach den Handelsgegenständen, nach Menge und Wert der bewegten Waren und der Betriebsart. Die Entwicklung ist also eine räumliche, eine gegenständliche, eine quantitativ-qualitative und eine technische. Jede dieser Entwicklungsarten verfolgt ein besonderes Ziel und erfährt dabei von verschiedenen Seiten mancherlei Förderungen und Hemmungen. Am meisten interessieren uns hier die räumlichen Gesichtspunkte.

1. Die räumliche Entwicklung des Welthandels.

Die räumliche Entwicklung des Außenhandels hat das Ziel, alle Teile der Erdoberfläche, welche materielle Güter besitzen und deren bedürfen, zu umfassen; und wenn dieses Ziel erreicht ist, so kann man von Welthandel in wirklichem Sinne des Wortes sprechen. Tatsächlich ist dieses Ziel gegenwärtig gewonnen, denn von den zahlreichen Handelsgebieten, in welche gegenwärtig die feste Erdoberfläche zerfällt, ist kein einziges, das nicht irgendwelche Gegenstände aus der Ferne erhielte oder dahin sendete. Die Neigung zum Allumfassen hat der Handel von vornherein gehabt; wenn er sich erst nach Jahrtausenden zum wirklichen Welthandel auswachsen konnte, so liegt der Grund darin, daß ursprünglich so schwere und gewaltige Hindernisse und Hemmungen entgegenstanden, daß sie nur ganz langsam und allmählich überwunden werden konnten.

Diese Hemmungen sind der Hauptsache nach doppelter Art: natürliche und kulturelle. Natürliche oder durch die Natur bereitete Hindernisse sind dieselben, wie sie bei der Betrachtung der Entdeckungsgeschichte und der Ausdehnung der allgemeinen Kultur entgegentreten: weite Flächen von Wasser, Sand und Eis, hohe Gebirge, schwierige Flüsse, Moräste, ausgedehnte dichte Wälder usw. Kulturelle Hemmungen bestehen in der gegenseitigen Unkenntnis der Völker untereinander, in Feindschaft von Staaten und tiefer Abneigung von Rassen gegeneinander, ferner auch in mangelhaften Hilfsmitteln. In dem Maße, wie die einzelnen Hemmungen überwunden wurden, dehnte sich das Gebiet des

Außenhandels aus und gewann an Bodenfläche. Es konnte Jahrhunderte, ja Jahrtausende dauern, bis ein oder mehrere Hemmnisse beseitigt waren. Wenn aber gewisse, früher für unüberwindlich gehaltene Schranken gefallen waren, dann nahm der Handel einen raschen Aufschwung. Das Fallen solcher ehernen Schranken bezeichnet dann den Beginn eines neuen Abschnitts, der sich so lange hinzog, bis es glückte, andere wesentliche Hindernisse aus dem Wege zu räumen und neue Gebiete zu betreten. Ein unmittelbarer Handel zwischen Westeuropa und Ostasien war z. B. bis zum Ende des 15. Jahrhunderts nicht vorhanden. Dieser konnte erst entstehen, als die Portugiesen den Seeweg nach Ostindien um die Südspitze von Afrika gefunden hatten. An diese wichtigen Leistungen schlossen sich dann weitere Unternehmungen nach der indischen Inselwelt, nach China und Japan. Und ferner: Dieser unmittelbare Handel zwischen Westeuropa und Südostasien bewegte sich so lange in mäßigen Grenzen, bis der Seeweg dahin nach Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 eine sehr beträchtliche Abkürzung erfuhr. Dazu kam der wesentliche Umstand, daß die auf Rassenfeindschaft und Kulturverschiedenheit beruhende Abneigung der Ostasiaten, sich mit den Westeuropäern auf umfangreiche Handelsbeziehungen einzulassen, erst durch Anwendung von Gewalt, teilweise auch durch Kulturaustausch erheblich eingedämmt wurde.

Die eben gemachte Bemerkung leitet zu dem Gedanken über, daß der Handel aus sich selbst nicht immer die Kraft hatte, die ihm entgegenstehenden Hindernisse zu besiegen. Wie er seinerseits zweifellos vielen und wichtigen Unternehmungen politischer und kultureller Art die Wege geebnet hat, so hat er von vielen Seiten, die ihm näher oder ferner stehen, zahlreiche und bedeutsame Unterstützungen erfahren. Am nächsten stehen ihm die Reisen zu Wasser und zu Lande, soweit sie andere Zwecke als die des Handels verfolgten. Kriegslust und Herrschsucht, Abenteuer und wissenschaftliches Streben, Menschenliebe und religiöser Eifer haben viel dazu beigetragen, den Handel in ferne, früher verschlossene Gebiete zu leiten, wie umgekehrt der Handel solchen und anderen Bestrebungen Förderung und Hilfe geleistet hat und noch leistet. Durch seine kühnen Kriegszüge verband Alexander der Große Indien mit den Ländern griechischer Kultur. Die Römer unterwarfen sich alle Küstengebiete des Mittelmeers; sie legten dann nach und nach ein bewundernswertes Netz von Heerstraßen an; und wenn dieses auch in erster Linie staatlichen und kriegerischen Zwecken dienen sollte, so leistete es doch auch dem

Handel wesentlichen Vorschub. Die Triebfedern der neuzeitlichen Entdeckungen waren vielfach Abenteuerlust und Streben nach wissenschaftlicher Erkenntnis. Gleichzeitig führten sie zur Erschließung fremder Erzeugnisse, deren sich dann der Handel bemächtigte. Einen Mann wie Livingstone führten Menschenliebe und Mitleid mit den Unterdrückten ins Innere von Afrika. Seinen Spuren folgte der Kaufmann, wie er selbst neben vielen anderen Entdeckern die Wege des Handels soweit wie möglich benutzt hatte. Zwischen den verschiedensten Zweigen menschlichen Strebens nach Erweiterung ihrer Tätigkeitsfelder besteht eine so innige Gemeinschaft und eine so starke Gegenseitigkeit, daß es vielfach kaum möglich sein würde, über jeden Zweifel hinaus festzustellen, wer dem anderen in höherem Grade zu Danke verpflichtet ist.

Übersichtlicherweise läßt sich, abgesehen von den neolithischen Anfängen, die räumliche Entwicklung des Außenhandels in vier Abschnitte zerlegen, die im allgemeinen mit der Einteilung der Weltgeschichte in vier Zeitalter übereinstimmen. Diese vier Abschnitte sind das Wohngebiet der ältesten Kulturvölker, das Kulturgebiet der sogenannten klassischen Völker, das Handelsbereich des Mittelalters und das Gebiet der Neuzeit.

a) Die ältesten Kulturvölker.

Das Wohngebiet der ältesten Kulturvölker: der Ägypter, der Mesopotamier, der Altiranier, der Inder und Chinesen macht einen Erdgürtel aus, der sich von der Südostecke des Mittelmeeres bis an den Stillen Ozean erstreckt und meist subtropische Länder umfaßt, ohne ganz dicht aufgeschlossen zu sein. Die einzelnen dieser ältesten Kulturvölker standen nur insoweit miteinander in enger und regelmäßiger Handelsverbindung, als sie einander benachbart waren, also die Ägypter mit den Mesopotamiern, diese mit den ihnen zunächst wohnenden Ariern, die Inder mit den Chinesen. Anderseits hatte jedes dieser ältesten Kulturvölker seine Handelsunternehmungen auch auf andere Länder niederer Kultur zu Lande und zu Wasser ausgedehnt. Die Verkehrsgebiete Altägyptens waren Nubien, Syrien, Babylonien, Punt und Kefta. Unter Kefta hat man wahrscheinlich Cilicien, also den Südostrand von Kleinasien zu verstehen, während wir die genaue Lage von Punt, von wo Weihrauch geholt wurde, nicht kennen. In Mesopotamien war der Handelsverkehr frühzeitig ausgebildet, namentlich auf den Flüssen mittels Schlauchflössen und aufgeblasenen Tierleibern. Die Hauptverkehrsländer waren

Syrien, Arabien, Iran und Indien, mittelbar auch Ägypten. Der Indische Ozean konnte von Mesopotamien aus nicht zum Seehandel benutzt werden, weil damals das Mündungsgebiet des Euphrat und Tigris versumpft und für den Schiffsverkehr vollständig verstopft war.

b) Das klassische Altertum.

Die Überleitung von den ältesten Kulturvölkern am Ostende des Mittelmeers nach Westen hin bilden die Phönizier, das erste eigentliche Handelsvolk, das sich um die räumliche Ausdehnung des Handels wie um dessen technische Ausgestaltung die größten Verdienste erworben hat. Zugleich sind sie die besonderen Förderer der Seeschiffahrt als Küsten- und Inselfahrt in der Form, wie sie von da an durch mehrere Jahrtausende fast unverändert bestehen blieb. Seit 1400 v. Chr. tasteten sie sich von Cypern und entlang der kleinasiatischen Küsten nach Westen vor, an geeigneten Plätzen Stationen und Faktoreien anlegend. Als sie seit dem 12. vorchristlichen Jahrhundert von den Griechen allmählich aus dem Osten des Mittelmeers verdrängt wurden, dehnten sie ihre Unternehmungen nach dem Westen aus und ließen sich namentlich in Nordafrika, Sizilien und Südspanien nieder; von da aus haben sie vielleicht auch gelegentliche oder regelmäßige Fahrten nach der Nord- und Ostsee ausgeführt, um aus Britannien Zinn, von den Ostseeküsten Bernstein zu holen. Sogar eine Umfahrt um Afrika wird ihnen zugeschrieben. Auf die Dauer konnte sich auch das Tochtervolk der Phönizier, die Karthager, nicht behaupten; nach langwierigen und verzweifelten Kämpfen unterlagen sie schließlich den Römern.

Die Griechen vollzogen ihren Außenhandel teils auf den ehemals phönizischen Gebieten, teils drangen sie in neue ein; die Stützpunkte dafür waren die Kolonien, die sich über das Mittelmeer verteilten, verhältnismäßig am dichtesten auf den dem Mutterlande gegenüberliegenden Küsten. Eine Art neuer Erwerbung war für sie das Schwarze Meer mit den angrenzenden Ländern, namentlich im Norden und Osten. Die Pontusregion war die Kornkammer für die übervölkerten Griechenstädte, das Absatzgebiet für die Erzeugnisse ihrer Baumkultur und ihres Gewerbfleißes, die Heimat massenhafter Rohstoffe und der wohlfeilste Sklavenmarkt. Seit unvordenklichen Zeiten war die pontische Südostecke eine Hauptstätte der Metalle, besonders der Eisen- und Stahlindustrie. Hier mündeten aus dem Innern Asiens Handelswege, die sich bis nach Iran und Indien verfolgen lassen. Eine festere

Verbindung mit diesen Ländern sowie mit dem Herzen Asiens brachten die bereits erwähnten Kriegszüge Alexanders des Großen und seine Versuche, die beiderseitigen Kulturen miteinander zu verschmelzen.

Die Römer waren kein eigentliches Handelsvolk, aber die von ihnen geschaffene politische Organisation sowie ihr großartiges Wegenetz kamen doch auch dem Handel zugute. Nachdem die von ihnen zu technischer Vollendung geführten Heerstraßen von den Kaisern über die Grenze Italiens hinaus verlängert worden waren, strahlten von Rom, dem Mittelpunkte des ganzen Verkehrssystems, fünf Hauptstränge aus, teilweise in Verbindung mit festen Schiffslinien. Südwärts ging es über Sizilien nach Nordafrika, ostwärts über Brundisium und Dyrrhachium durch die Balkanhalbinsel nach Kleinasien, Armenien, Syrien usw. Der nördliche Strahl verzweigte sich in drei Richtungen; der eine verlief über Aquileja und Carnuntum längs der Donau, der zweite erstreckte sich über Genua nach Gallien und Spanien, der dritte bewegte sich über Mailand nach Rhätien, Germanien und Britannien. Eine interessante Darstellung dieses in seiner Weise vollendeten und stellenweise recht engmaschigen Verkehrsnetzes gibt die berühmte Peutingersche Tafel, deren Original aller Wahrscheinlichkeit nach gegen Ende des vierten nachchristlichen Jahrhunderts entstanden ist, also zu einer Zeit, wo das römische Verkehrssystem seine größte Vollendung erreicht hatte und wo zugleich, mit der einsetzenden Völkerwanderung, der Verfall begann und sich rasch vollzog.

Die von der Natur entgegengestellte unabänderliche und unüberschreitbare Südgrenze der selbständigen römischen Handelsunternehmungen bildete die große nordafrikanische Wüste. Auch entlang dem Nil drang man nicht weit in das Innere vor; eine unter Nero ausgesandte Expedition gelangte bis in die Region der dichten Grasbarren des Weißen Flusses. Dagegen gelang es, nach Osten ansehnliche Erfolge zu erringen. Für den Verkehr mit Arabien und Indien war seit der hellenistischen Zeit Alexandria ein Stapelplatz erster Ordnung, und nachdem man gelernt hatte, die Monsune des Indischen Ozeans für die Schiffahrt zu benutzen, entstand zwischen dem Roten Meere und der Westküste Vorderindiens, wo Barygaza der Haupthafen damals war, ein lebhafter Warenaustausch. Bis nach Hinterindien gelangten die Abendländer nur ausnahmsweise; immerhin erlangten sie die Kenntnis malaiischer und chinesischer Ortsnamen. Wiederholt erwähnen die chinesischen Annalen die Ankunft von Gesandtschaften und

Kaufleuten aus Rom, das auf chinesisch „Ta-Tsin" heißt. Der Verkehr mit China behielt aber auch in der Kaiserzeit den Charakter eines indirekten Landverkehrs. Trotz aller Schwierigkeiten gelangte chinesische Seide teils nach Mesopotamien, teils durch Mittelasien an das Kaspische und das Schwarze Meer. Die Länge dieser Seidenstraße mag über 7000 Kilometer betragen haben.

So erstreckte sich das Handelsreich des klassischen Altertums von den Küsten des Atlantischen Ozeans bis zu denen des Indischen und Stillen, also quer durch die Alte Welt an ihrer breitesten Stelle. Der Norden von Europa und Asien sowie der größte Teil von Afrika blieben aber davon ausgeschlossen.

c) Das Mittelalter.

Während das Mittelalter für manche Zweige der menschlichen Tätigkeit eine Zeit des Verfalls war, herrscht in ihm für die Ausbreitung des Handels und überhaupt der wirtschaftlichen Kultur eine unverkennbare Regsamkeit, und manch wichtige Fortschritte sind zu verzeichnen. Nach allen Seiten in der Alten Welt wurden die Grenzen der griechisch-römischen Welt überschritten, neue Gebiete hinzugefügt und die alten teilweise weiter ausgebaut, teilweise allerdings auch vernachlässigt. In der östlichen Welt waren namentlich die Chinesen und Indier tätig; die ersteren drangen auf die Inseln sowie längs der Küste nach Norden und Süden vor, auch im Innern Asiens machten sie Fortschritte und gelangten bis an den Amur. Die Indier haben sich das besonders hoch einzuschätzende Verdienst erworben, den tropischen Landbau zu begründen und ihn von ihrer Halbinsel aus auf die indische Inselwelt wie nach Hinterindien auszudehnen. Zu der von Natur vorhandenen außerordentlichen Mannigfaltigkeit der Erzeugnisse kam hier die Massenhaftigkeit einiger Kulturgewächse hinzu, man denke an Baumwolle, Rohrzucker, Reis und Gewürze.

Im Anfange des Mittelalters waren zwar die Beziehungen, welche zwischen dem Westen und dem Osten der Alten Welt bestanden hatten, durch die Wirkungen der Völkerwanderung zerrissen worden, aber von den Arabern wurden sie wieder angeknüpft und wesentlich verdichtet. Nach Osten zu konnte zwar nichts mehr hinzugefügt werden, dagegen wurden bedeutende Teile von Afrika erschlossen, und zwar sowohl an der Ostküste nach Süden zu bis über Madagaskar hin-

aus als auch im Innern, namentlich im Sudan. In der Kalifenzeit war der Persische Golf ein Hauptschauplatz des Verkehrs. Im Indischen Ozean tummelten sich damals außer den Arabern die Indier, die Chinesen und die Malaien; ihr Handel mit den Arabern wickelte sich namentlich auf Ceylon und Malakka ab. In den chinesischen Häfen hatten letztere nur vom achten bis dreizehnten Jahrhundert Zutritt, später war es wegen der Änderung der chinesischen Handelspolitik nicht mehr möglich. Neben dem Persischen Golf hatte das Rote Meer nur sekundäre Bedeutung, namentlich als der Nilkanal aus militärischen Gründen wieder zugeschüttet worden war. Dagegen erhob sich ein zweiter Handelsmittelpunkt in Mittelasien, und sehr ansehnlich war die Zahl der Städte zwischen dem Mittelmeer und dem Amudarja, die am Fernhandel teilnahmen. Längs der sich mehrenden Karawanenstraßen, die in Mekka und Medina zusammenliefen, wurden Brunnen und Karawansereien angelegt. Vom Kaspischen und Schwarzen Meere aus standen die mohammedanischen Kaufleute mit Rußland und den Ostseeküsten in Verbindung. Die Kaukasus- und Pontusländer waren wie im Altertume Hauptreviere des Sklavenhandels. Weitere wichtige Verkehrsgebiete des Islams waren das Byzantinische Reich über Trapezunt, Syrien über Damaskus, Ägypten, Nordafrika und Spanien.

Unterdes entstand auch auf den Trümmern des zerfallenen Römerreichs neues Leben. In Italien erblühten mehrere wichtige Handelsstädte, vor allem Venedig. Indem die Venezianer die Oberhoheit der Byzantinischen Kaiser anerkannten, erhielten sie freien Zugang zum Oströmischen Reiche. Schon im achten Jahrhundert begannen sie sich als Herren der Adria zu fühlen; im nächsten dehnten sie ihre Verbindungen bis an die Küsten Syriens und Ägyptens aus und im elften erlangten sie eine so bevorzugte Stellung, daß die Lagunenstadt schon damals der hervorragendste Seeplatz nach Byzanz war. Später ließ sie die oströmische Hauptstadt an Handelsbedeutung weit hinter sich.

In Deutschland war der Verkehr während des zehnten und elften Jahrhunderts vorzugsweise an die Flüsse gebunden. An der Donau war Regensburg der Hauptplatz; es unterhielt Beziehungen zu Ungarn, den Balkanländern, Böhmen, Polen und Rußland, namentlich mit Kiew. Die Handelsstädte der Elbe verkehrten mit den Slawen. Vom Rheine, besonders von Köln aus, ging man nach Flandern, nach England und nach der Nordsee.

Eine wichtige Erweiterung des mittelalterlichen Handelsgebietes brachten die norwegischen Wikinger zustande. Mit ihren einreihigen Ruder- und Segelbooten, mit denen sie gegen den Wind zu kreuzen vermochten, besuchten sie nicht nur die Ostseeländer, Nordwestdeutschland, die Britischen Inseln, Frankreich, Spanien und Italien, sondern drangen auch über die Färöer und Island nach Grönland und Nordamerika vor. Schwedische Waräger unter Ruriks Führung gründeten das Russische Reich, von wo aus Beziehungen zu Byzanz und zu den mohammedanischen Ländern angeknüpft wurden. Waren die Wikinger in erster Linie Krieger, Räuber und Beutemacher, so betrieben sie nebenbei doch auch etwas Handel; überhaupt scheint eine scharfe Grenze zwischen Krieger und Kaufmann bei ihnen nicht bestanden zu haben.

Beim Beginn des zweiten nachchristlichen Jahrtausends umfaßte das Welthandelsgebiet einen viel größeren Flächenraum als beim Untergange des Römerreichs. Sein südlichster Punkt lag an der Ostküste Afrikas nahe oder an der Sambesimündung. Im Norden reichte es bis zum äußersten Skandinavien und nach Grönland. In ostwestlicher Richtung erstreckte es sich vom Stillen bis zum Atlantischen Ozean und hatte diesen sogar überschritten. Von der Alten Welt fehlten nur noch das nördliche und das nordöstliche Asien, sowie das ganze Westafrika von der Sahara an, sowie der größte Teil des Innern. Gewiß gab es für das Gesamtbereich des mittelalterlichen Handels kein Herrscherland und keine Hauptstadt, wie es im klassischen Alterum Italien und Rom gewesen waren, und in der Gegenwart England und London sind, aber die Hauptteile, so verschieden sie auch an sich sein mochten, grenzten doch aneinander und standen zueinander in mitunter recht ansehnlichen Handelsbeziehungen. So war es ohne Frage möglich, daß eine Ware von Madagaskar nach Island oder von Japan nach Spanien, ja sogar nach Grönland konnte und umgekehrt.

Das spätere Mittelalter hat eine wesentliche Erweiterung des eben umschriebenen gesamten Handelsgebietes nicht gebracht, so groß auch die Veränderungen waren, die namentlich durch die Kreuzzüge und nach ihnen vor sich gingen. Die wesentlichsten dieser Vorgänge sollen hier kurz angedeutet werden; eine ausführliche Besprechung liegt nicht im Rahmen der Aufgabe.

Durch die Kreuzzüge erlangten die Südeuropäer die unbestrittene Vorherrschaft im Mittelmeer, besonders die Italiener, die auch die Verbindung mit Süddeutschland

pflegten. In der Nord- und Ostsee entwickelte sich die Hansa, und zwischen dem Norden und Süden Europas auf dem Seewege übernahm Flandern die Vermittlung mit Brügge als Hauptmittelpunkt. Durch die eigenartige Entwicklung des Städtewesens erblühte ein sehr lebhafter Nahverkehr zwischen Stadt und Land; für die Zufuhr ausländischer Waren sorgte der Fernverkehr. Fremde Händler suchte man durch die Mittel des Stapelrechts und den Straßenzwang, durch Jahrmärkte und Messen heranzuziehen. Zölle wurden eingeführt; wegen der Unsicherheit der Landwege bildete man das Geleitwesen aus. Denn der mittelalterliche Kaufmann war durchaus nicht so seßhaft wie der neuzeitliche, er mußte seine Waren selbst auf die Märkte und Stapelplätze bringen. Anderseits hatten die größeren Häuser auswärts ihre Faktoren, Prokuristen, Agenten usw.

Besonders blühend war in der Zeit nach den Kreuzzügen der Levantehandel. Die wichtigsten Niederlassungen am Schwarzen Meere waren Kaffa und Tana (an der Donmündung). Hier endete die indisch-pontische Handelsstraße, die von Kabul aus über Persien an das Kaspische Meer und über Astrachan die Wolga aufwärts bis nach dem heutigen Zarizyn führte; von da gingen die Waren auf dem Landwege nach dem Don und auf diesem stromabwärts nach Tana. Ebenda begann die pontisch-chinesische Straße über Turkestan und die Dsungarei; in neun Monaten gelangte man auf ihr nach China. Vereinzelte Missionare und Kaufleute (Marco Polo!) haben den asiatischen Kontinent durchqueren können, weil die asiatischen Herrscher damals fremdenfreundlich waren. Mit dem Beginn der Mingdynastie dagegen im Jahre 1386 schloß sich China gänzlich vom Auslande ab.

Das spätere Mittelalter ist die Blütezeit der *Stadtrepubliken*, namentlich der italienischen. Venedigs Verkehrsgebiete waren Italien, die Levante, die Adrialänder nebst Ungarn, Oberdeutschland, Nordfrankreich, Flandern und England. Genua bearbeitete hauptsächlich die Levante, Südfrankreich, Spanien und Nordafrika; es stand dabei in heftigem Wettbewerb mit Marseille und Barcelona. Der Hansaverkehr zur See umfaßte nicht nur Ost- und Nordsee, sondern auch die atlantischen Gewässer von Island bis Spanien, neue Gebiete hat er aber nicht erschlossen.

Das fünfzehnte Jahrhundert und damit das Mittelalter schließt mit den Leistungen der Portugiesen ab, die nicht nur die noch fehlenden Teile von Afrika dem bisherigen Handelsgebiet hinzufügten, sondern auch dadurch von besonderer Be-

deutung sind, daß sie unmittelbare Beziehungen zwischen den beiderseitigen äußersten Enden der Alten Welt zustande brachten und die Herrschaft darüber nach Westeuropa verlegten. Damit wird ein neues Ziel vorbereitet, darin bestehend, daß der Welthandel Oberhaupt und Mittelpunkt erhält.

d) Die Neuzeit.

Seit Beginn der großen Entdeckungen, die vielfach mit dem Handel in ursächlichem Zusammenhang standen, hat eine ununterbrochene Erweiterung des Welthandelsgebietes bis auf die unmittelbare Gegenwart stattgefunden. Abgesehen von den Entdeckungen selbst kommen dabei die politische Besitzergreifung oder die Kolonisation, die Auswanderung und Besiedelung, die wirtschaftliche Entwicklung und Ausgestaltung in Betracht. Diese Tätigkeiten sind nicht in allen Fällen gleichzeitig vor sich gegangen, am häufigsten wohl noch die Entdeckung und Besitzergreifung, seltener die Hebung des ursprünglichen Wirtschaftszustandes und damit die Einfügung in das Bereich des internationalen Handels, wenigstens mit größeren Mengen und Werten. Als Beispiel eines neu entdeckten Landes, das lange Zeit sowohl politisch als auch kommerziell unberührt liegen blieb, ist Australien zu nennen; den größeren Teil dieses Festlandes lernten die Holländer an den Küsten bereits im Anfange des siebzehnten Jahrhunderts kennen. In dem internationalen Handel dagegen begann es erst zwei Jahrhunderte später eine Rolle zu spielen, nachdem es die Engländer in Besitz genommen und die Zucht von Wollschafen eingeführt hatten. Im Gegensatz zu Australien sind Mexiko, Peru und andere Teile Amerikas gleich nach ihrem Bekanntwerden in den Besitz von Europäern und in den Handel mit großen Werten eingefügt worden, während es bei Nordamerika längere Zeit dauerte, bis andere Erzeugnisse als die der Jagd zur Ausfuhr gelangen konnten.

Wenn oben gesagt wurde, daß seit dem Beginn der großen Entdeckungen die Aufschließung der bisher noch unbekannten Teile der Erdoberfläche ununterbrochen vor sich ging, so will das nicht bedeuten, daß die Ereignisse sich stets in einem gleich starken Strome vollzogen. Vielmehr folgte auf die erste große Zeit während des sechzehnten Jahrhunderts ein merkbares Abflauen im siebzehnten Jahrhundert, namentlich seit dem Dreißigjährigen Kriege. Erst im Laufe des achtzehnten Jahrhunderts machte sich wieder eine lebhaftere Tätigkeit geltend, die mehr und mehr anschwellend in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts ihren Höhepunkt fand und

dazu führte, daß, abgesehen von den Polargebieten und einigen Wüstenstrecken, alle Teile der festen Erdoberfläche aufgeschlossen wurden und das Welthandelsgebiet in seinen größten Grenzen festgestellt wurde. Aber es muß betont werden, daß auch in der Zwischenzeit, also etwa von Mitte des siebzehnten bis in das achtzehnte Jahrhundert, die Aufschließung weitere, wenn auch langsame und gewissermaßen geräuschlose Fortschritte machte. Um diese etwas näher abzugrenzen, empfiehlt es sich, sie von Jahrhundert zu Jahrhundert festzustellen, wie ich das in meiner kleinen Schrift „Terra incognita" (Bremen, 1891) näher ausgeführt habe.

Die Erdkenntnis bei Beginn des sechzehnten Jahrhunderts umfaßt die Alte Welt mit Ausnahme von Nord- und Nordostasien; auch Nordeuropa war mangelhaft bekannt. Dagegen waren einige Teile von Amerika, nämlich fast ganz Westindien sowie ansehnliche Strecken der atlantischen Küsten von Nord- und Südamerika, entschleiert worden. Der Schwerpunkt der Entdeckungen gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts liegt aber auf der Seeseite; die Portugiesen fanden den Seeweg nach Ostindien, Columbus und einige spanische und portugiesische Seefahrer erschlossen den Atlantischen Ozean gerade in denjenigen Strecken, welche seitdem am häufigsten von Handelsschiffen durchfurcht werden. Der Nordatlantische Ozean enthält jetzt in den mittleren Breiten die wichtigste und von den besten Schiffen befahrene Seestraße der Erde; zwischen Irland und Nordspanien laufen alle großen Schiffswege zusammen, welche jährlich ungeheure Mengen und Werte nach dem Mittelpunkte der Weltwirtschaft und des Welthandels an der Nordsee hinbringen. Die erste Durchsegelung des Atlantischen Ozeans hat daher vom Standpunkt des Welthandels als eine Großtat allerersten Ranges zu gelten, gleichgültig, aus welchen Beweggründen sie unternommen wurde.

Es folgt das sechzehnte Jahrhundert, für die weitere Vervollständigung des Weltbildes das allerwichtigste, das Jahrhundert der Entdeckungen schlechthin. Neu erschlossen wurde der Große oder Stille Ozean; festgestellt wurden die Umrisse von Südamerika und eines Teils von Nordamerika. Nach Norden drang man an drei Stellen in das Eismeer ein: bei Nowaja Semlja, bei Spitzbergen und an der Westküste von Grönland, am weitesten bei Spitzbergen, nämlich bis zum 80. Breitenkreis. Weniger epochemachend, aber immerhin wichtig und bemerkenswert sind die Fortschritte, welche das sechzehnte Jahrhundert für die Erschließung der inneren Erd-

räume brachte. In der Alten Welt waren es die Umgebungen des Weißen Meeres und das heutige Westsibirien. Das Weiße Meer wurde von Engländern und Holländern mehrfach aufgesucht, welche von da aus nach China gelangen zu können glaubten. Westsibirien wurde von den Kosaken überfallen, und damit begannen die Beziehungen Rußlands zu Nordasien, die in den nächsten Jahrhunderten weiter ausgebaut wurden. In Amerika eroberten die Spanier die in ihrer Weise hochkultivierten Reiche Mexiko und Peru; auch drangen sie in den Süden der heutigen Vereinigten Staaten ein. Gleichzeitig vergrößerte sich das spanische Kolonialreich auch nach Osten hin, und nachdem Portugal mit den Außenbesitzungen in seine Gewalt gefallen, erlangte es eine Ausdehnung und Raumgröße, wie sie bisher noch niemals vorgekommen war. Es erstreckte sich zu beiden Seiten des Äquators rund um die Erde und war ein wirkliches Weltreich, vielleicht größer, als jetzt das britische ist. Zugleich waren die Spanier die ersten, welche Welthandel im eigentlichen Sinne des Wortes betrieben, denn ihre Schiffe fuhren nicht nur nach Amerika und Südostasien und den Philippinen, sondern auch zwischen diesen und der Westküste von Amerika fand ein regelmäßiger Verkehr statt. In Mittelamerika vollzog sich der Austausch der asiatischen, amerikanischen und europäischen Waren. Die für jene Zeiten unerhörten Massen von Edelmetallen waren es auch, welche der bis dahin noch überwiegend vorhandenen Naturalwirtschaft den Boden abgruben und zur Geldwirtschaft hinüberleiteten.

Das siebzehnte Jahrhundert fügte zu dem allgemeinen Weltbilde wenig Neues hinzu, und dieses Neue war vom Standpunkte des Handels nicht von großer Bedeutung. Festgestellt wurde das Südkap von Südamerika. An der Westküste von Grönland drangen die Engländer bis an den Eingang des Smith Sundes vor, endlich fanden die Holländer einen Teil der Küsten von Australien, Tasmanien und Neuseeland. Auch die Beringstraße wurde von dem Russen Deschnew befahren, aber diese wichtige Tatsache: der Zugang aus dem Stillen Ozean in das Nördliche Eismeer und die Trennung der Kontinentalmassen Asiens und Amerikas wurde erst viel später in Westeuropa bekannt. Viel wichtiger als die Küstenentdeckungen waren die Aufschließungen des siebzehnten Jahrhunderts im Innern der Erdteile Amerika und Asien.

In Nordamerika waren es namentlich die Franzosen, die von dem Lorenzstrome aus an die Großen Seen vordrangen, von da aus das Quellgebiet des Mississippi aufsuchten und diesem Flusse entlang bis an seine Mündung kamen, an

vielen Stellen Handelsstationen anlegend. Sie haben somit das hervorragende Verdienst, eine der größten Fruchtflächen der Erde entdeckt zu haben, welche, später zu einem der Hauptteile des Welthandels geworden, ungeheure Mengen von Nahrungsstoffen hervorbringt und an das Ausland abgibt. Damals waren es freilich nur Felle und Pelze, die in den Handel kamen. Auch in Südamerika wurden von den Spaniern und Portugiesen ansehnliche Teile des Innern aufgehellt, namentlich entlang den großen Wasserläufen, von den Spaniern am Orinoko und im System des Parana-Paraguay, von den Portugiesen an dem San Francisco und an den großen Nebenflüssen des Amazonas. In Asien sind ganz besonders die Leistungen der Russen hervorzuheben, welche von Westsibirien aus die großen Flußtäler aufsuchten und diesen entlang einerseits bis an das Nördliche Eismeer, anderseits an das Ochotskische Meer gelangten und somit bis auf einige Reste die bislang noch fehlenden Umrisse des Erdteils Asien feststellten. Um das Innere von Afrika und Australien kümmerte sich damals niemand.

Das achtzehnte Jahrhundert bringt zunächst ein Wiederaufleben der Entdeckungen zur See, worin sich namentlich die Engländer, nächst ihnen die Russen und Franzosen, hervorgetan haben. Der größte Seeheld dieses Zeitabschnittes ist unstreitig James Cook. Ihm hat die Nachwelt mehrere bedeutsame Tatsachen zu danken, in erster Linie die Vervollständigung der Umrisse von Australien und Neuseeland, sowie den durch seine entlang dem südlichen Polarkreis unternommenen Weltreisen gelieferten Nachweis, daß das von den älteren Kartographen auf ihren Karten eingezeichnete große südliche Zirkumpolarland, terra Australis, in der von ihnen angenommenen Gestalt nicht vorhanden ist. Ferner war es im wesentlichen auch Cook, der die Gestalt der Umrisse von Nordwestamerika bis über die Beringstraße hinaus feststellte. Die Russen vervollständigten den Rest der Küsten des nördlichen und des östlichen Asien. Die Franzosen endlich betätigten sich namentlich im Stillen Ozean.

Die Erschließungen des Innern schreiten in den beim siebzehnten Jahrhundert genannten Gebieten unentwegt vorwärts, namentlich in Nordasien und Nordamerika, aber auch in Südamerika sind bemerkenswerte Fortschritte erzielt worden. In Nordamerika füllte man den ganzen Raum bis an den Fuß des Felsengebirges aus, überschritt dieses gelegentlich und gelangte sogar an mehreren Stellen bis an die kontinentale Nordküste des Erdteils. Diese Ergebnisse sind hauptsäch-

lich mehreren Angehörigen der Hudsonbay-Gesellschaft zu danken, welche die ungeheuren Räume in der näheren und ferneren Umgebung der Hudsonbay in bezug auf den Pelzhandel kontrollierte. Auch in Afrika wagte man sich an einigen Stellen etwas weiter in das Innere vor, namentlich in Senegambien, in Angola, im Kapland, am Sambesi und am mittleren Nil. Einmal wurde auch die Sahara durchquert, aber die Hauptsache blieb doch für die spätere Zeit aufgespart, ebenso wie bei dem Innern Australiens, Neuseelands und Neu-Guineas.

Bedeutungsvoll sind auch die Veränderungen, welche im Laufe des achtzehnten Jahrhunderts mit dem Mittelpunkt des Welthandels und mit den daran beteiligten Völkern vor sich gingen. Schon im siebzehnten Jahrhundert hatte sich der Verfall des spanischen Kolonialreiches und seines Handels bemerkbar gemacht, in dem folgenden aber griff er so rasch um sich, daß der vollständige Zusammenbruch nur noch eine Frage der Zeit sein konnte. Wichtige Gebiete gingen verloren, und in anderen, die eigentlich zu seinem Machtbereiche gehörten, ließen sich andere Völker nieder. Die schärfsten Gegner Spaniens waren aus bekannten Gründen die Holländer, die ihm die höchst wertvollen Sunda-Inseln wegnahmen, Ceylon und das Kapland innehatten und in Amerika einige Besitzungen an sich rissen. Australien hätten sie ohne jeden Kampf in ihr Kolonialreich einverleiben können, wenn sie gewollt hätten, denn darum kümmerte sich niemand. Jedenfalls hatten damals die Holländer ein Weltreich und einen Welthandel mit Amsterdam als Mittelpunkt. England bemühte sich damals um Ostindien, Westindien und Nordamerika, und es hatte dabei insofern kein allzu schweres Spiel, als seine Mitbewerber in diesen Gebieten, die Franzosen, im Laufe des achtzehnten Jahrhunderts gegenüber ihren Außenbesitzungen mehr und mehr schlaff und nachlässig wurden und in der Revolution sogar einen vollständigen Zusammenbruch erlitten. Unter diesen Umständen hätten die Engländer, denen bereits Neufundland, die Hudsonländer und Kanada zugefallen waren, die Hand auf das ganze Nordamerika legen können, wenn sie nicht durch eine falsche Politik den Verlust der Kolonien von Maine an südwärts, also des Grundstockes der heutigen Vereinigten Staaten, verschuldet hätten. Ob sie imstande gewesen wären, das Gebiet in gleicher Weise auszudehnen und zu gleicher wirtschaftlicher Blüte zu bringen wie es der Freistaat vermocht hat, ist eine andere Frage. Jedenfalls ist dieser einer der schärfsten Wettbewerber Englands im Welthandel geworden.

Australien aber, das seit Ende des achtzehnten Jahrhunderts in englischen Besitz überzugehen begann, erwies sich doch als ein recht unvollständiger Ersatz für den schweren und unersetzlichen Verlust. Jedenfalls befand sich das englische Kolonialreich gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts ebenso wie sein Handel in einer gefährlichen Krisis, aus der es allerdings im nächsten als glänzender Sieger hervorging.

Im neunzehnten Jahrhundert wurden alle noch fehlenden Binnenräume der Erdoberfläche so weit aufgeklärt, daß nur einige für den Handel tatsächlich außer Betracht fallende Flächen übrig bleiben: größere Wüstenstrecken in Nordafrika, Innerasien und Inneraustralien, die mit den heutigen Mitteln des Verkehrs für die Gegenwart wie auch für die nächste Zukunft tatsächlich unzugänglich sind. Sobald aber das Flugwesen zu sicherer Leistungsfähigkeit ausgebildet sein wird, wird man sie ebenfalls besichtigen und untersuchen können. Die Aufschließungsarbeit des neunzehnten Jahrhunderts bezog sich namentlich auf das Innere von Afrika, Asien und Australien, sowie auf den Westen Nordamerikas von der Nordgrenze der ehemals spanischen Besitzungen bis an die Küste des Nördlichen Eismeeres hinauf. Die darauf verwendeten Mühen und Opfer begannen bald sichtbare Früchte zu bringen, und die Beiträge, welche die neu erschlossenen Erdräume zum Außenhandel liefern, sind in steter Zunahme begriffen. Die Erforschung der Meeresräume, die, wie wir gesehen haben, bereits im achtzehnten Jahrhundert mit großer Lebhaftigkeit wieder aufgenommen worden war, wurde fortgesetzt und lieferte eine Anzahl wichtiger Erkenntnisse. Vor allem wurde festgestellt, an welchen Stellen die Grenzen der ununterbrochenen Schiffahrt liegen, welche Meeresteile durch Eis gefährdet sind, welche Küsten schwer oder leicht zugänglich sind u. a. m. So hat es z. B. als eine unabänderliche Tatsache zu gelten, daß die ganze Nordküste Amerikas und die sich daran anschließende Inselwelt für die Handelsschiffahrt unzugänglich sind, während die Nordküste Asiens zwar etwas günstigere Bedingungen gewährt, aber einen regelmäßigen Verkehr doch nur in sehr beschränktem Grade zuläßt, ein Umstand, der im Hinblick auf die gegenwärtigen und zukünftigen Erträge Sibiriens recht bedauerlich erscheint.

Nicht minder wichtig wie die eben skizzierten Entdeckungen und handelswissenschaftlichen Erkenntnisse waren die politischen Vorgänge, welche das neunzehnte Jahrhundert zeitigte. Das gewaltige Erdbeben, das der französischen Revolution folgte, zerstörte zunächst eine Anzahl

Kolonialreiche ganz oder teilweise, auf die Dauer oder zeitweise. Spanien verlor seine Außenbesitzungen bis auf Kuba, Portoriko und die Philippinen; am Ende des Jahrhunderts büßte es auch diese ein und steht nun wieder als kolonialloses Land da wie am Ende des fünfzehnten Jahrhunderts. Während es früher im Welthandel den ersten Platz innehatte, nimmt es gegenwärtig darin den neunzehnten Platz ein und steht ungefähr auf gleicher Stufe mit Brasilien. Spaniens einstiger Gegner an der Rheinmündung fiel in die Hand Napoleons, und da dieser für auswärtige Dinge weder Verständnis noch Macht besaß, so gingen die früheren holländischen Besitzungen fast alle verloren, jedenfalls die wertvollsten: Ceylon und Südafrika auf die Dauer, die Sundainseln für kürzere Zeit. Jedenfalls war es aber mit der ehemaligen Vormachtstellung Hollands vorbei; sowohl im Kolonialwesen, als auch im Außenhandel wurde es ein Land zweiten Ranges, ungefähr gleichwertig mit Frankreich und Belgien, ohne daß es die Hoffnung hegen dürfte, seinen einstigen Besitz wiederzugewinnen.

Wie Holland büßte auch Frankreich seine einst mit Heldenmut und Opferwilligkeit gewonnenen besten Außenbesitzungen ein, jene herrlichen Länder am Mississippi, welche Napoleon I. unter dem Namen Louisiana an die Vereinigten Staaten für ein Spottgeld verkaufte. Bei der Neuordnung Europas auf dem Wiener Kongreß war Frankreich, abgesehen von Kleinigkeiten, ein kolonialloses Land, und da es auch im Kampfe um Vorderindien den kürzeren gezogen hatte, auch fast ohne außereuropäischen Handel. Große Anstrengungen und Opfer kostete es, um Ersatz für die Verluste zu schaffen. Die seitdem in Afrika gemachten Erwerbungen dürften sich für die Zukunft als die wichtigsten unter den gegenwärtigen französischen Kolonien erweisen und für den Handel des Mutterlandes nach wie vor eine wichtige Stütze bilden.

Unter den geschilderten Verhältnissen hatte England in den auswärtigen Ländern leichtes Spiel. Da im Anfange des neunzehnten Jahrhunderts seine früheren Gegner und Mitbewerber den Kampf aufgegeben hatten und als einziger Kolonialstaat das kleine und schwache Portugal übriggeblieben war, so konnte England eigentlich nehmen, was es wollte. Und die gegebene Gelegenheit hat es aufs beste ausgenutzt. Sein gegenwärtiges Kolonialreich, das größte der Gegenwart und Vergangenheit, ist nach Lage und Naturausstattung dem besonderen Charakter des Mutterlandes aufs beste angepaßt. Über die ganze Erde verteilt und vorzugs-

weise aus Inseln und Halbinseln bestehend, gibt es die denkbar besten Handhaben zur Entwicklung von Schiffahrt und Handel, und da alle Klimate und Produktionsmöglichkeiten vertreten sind, so ist es eine Welt für sich, die fast selbständig und unabhängig bestehen könnte. So ist das neunzehnte Jahrhundert der Zeitraum, in dem der englische Handel in ausgesprochenster Weise den Charakter des Welthandels annahm und dadurch auch andere Völker in seine Bahnen zwang.

Diese außerordentliche Vormachtstellung Englands, ungemein schnell erworben, blieb bis nach der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts ohne ernstlichen Wettbewerb. Welcher Staat oder welches Volk hätte ihn bereiten sollen? Eine Folge dieser für England beispiellos günstigen Verhältnisse war, daß auch der Mittelpunkt des Welthandels in dieses Land zu liegen kam, und zwar in die beiden Städte London und Liverpool, von denen die eine mehr den Osten, die andere mehr den Westen der auswärtigen Länder beherrscht. Aber bereits gegen das letzte Viertel des vorigen Jahrhunderts begannen sich die Dinge etwas zu ändern dadurch, daß in erster Linie Deutschland und die Vereinigten Staaten, in zweiter Linie Frankreich, die Niederlande und Belgien dem britischen Welthandel Abbruch zu tun begannen und trotz aller Gegenbemühungen darin mit Erfolg fortfahren.

Somit besteht zwar heute noch eine *britische* Vorherrschaft im *Welthandel*, aber nicht mehr so unbedingt und uneingeschränkt, wie vor etwa vierzig bis fünfzig Jahren. Der *Mittelpunkt* des allgemeinen Welthandels liegt auch nicht mehr in London und Liverpool allein, sondern sie teilen ihn mit einigen in der Nähe gelegenen kontinentalen Häfen, wie Hamburg und Bremen, Rotterdam und Amsterdam, Antwerpen und Havre. Diese Hafenplätze, deren gemeinsamer Mittelpunkt in den Pas de Calais zu liegen kommt, vereinigen fast die Hälfte des Welthandels dem Werte nach in sich; sie leisten den Hauptwarenaustausch der in allgemeiner und wirtschaftlicher Kultur am meisten vorgeschrittenen Staaten und haben ihre Beziehungen sowohl als Gesamtheit wie jeder einzelne für sich über die ganze Erde ausgedehnt, einander bekämpfend und einander ergänzend. Zugleich sind sie im Besitz eines gewaltigen Schiffsparkes und kontrollieren somit den größeren Teil des Weltverkehrs, der, wie wir später sehen werden, nicht ganz mit dem Begriff des Welthandels zusammenfällt.

Aber die Herrschaft auch dieser großartigen Städtegruppe ist keine ganz unbeschränkte mehr. Denn schon seit einigen

Jahrzehnten haben sich weit entfernt davon neue Handelsmittelpunkte zu bilden begonnen. Der eine wird durch New York dargestellt, das nach den jüngsten Angaben sowohl im Schiffsverkehr wie im Wertumsatz London den Rang abgelaufen hat. Nach Lage der Dinge, die später etwas ausführlicher dargestellt werden sollen, ist nicht anzunehmen, daß sich London wieder an die erste Stelle setzen und darin wird behaupten können. Somit ist der zweite Welthandelsmittelpunkt fertig, der als solcher jeden einzelnen Seehandelsplatz geschlagen hat. Aber New Yorks Trabanten: Boston Baltimore, Philadelphia und New Orleans, stehen doch weit hinter ihm zurück, so daß das neuweltliche Gebiet dem altweltlichen am Pas de Calais noch lange nicht gleichkommt.

Im Stadium der Ausbildung befinden sich zurzeit weitere Mittelpunkte an der Küste Ostasiens und an der Ostküste von Südamerika; aber es wird noch geraume Zeit dauern, bis einer oder der andere als vollgültiger Nebenbuhler der älteren anerkannt werden wird. Daß aber die Tendenz vorliegt, kann nicht bezweifelt werden.

2. Die sonstige Entwicklung des Welthandels.

Nachdem auf den vorstehenden Seiten ein Überblick über den Welthandel in seiner räumlichen Entwicklung gegeben worden ist, soll jetzt die Frage behandelt werden: Welches sind die Gegenstände, mit denen sich der Welthandel befaßt? Auch in dieser Beziehung zeigt sich die Neigung, im Laufe der Zeit immer mehr Gegenstände in sein Bereich zu ziehen und sich schließlich auf eine ungeheure Zahl auszudehnen. Aber auch hier ist zwischen Handel und Welthandel zu unterscheiden. Der Handel in seiner von mir im Anfang gegebenen Begriffserklärung hat sich stets mit mehr Einzelgegenständen befaßt als der Welthandel. Denn auch in den Zeiten der Naturalwirtschaft, wo die einzelnen Länder oder Wirtschaftsgebiete fast ohne fremde Erzeugnisse auskamen, hatte sich doch in ihnen eine gewisse Arbeitsteilung vollzogen, und ein Landesteil mußte dem andern mit gewissen Erzeugnissen aushelfen oder mit ihm in Austausch treten. In typischer Weise bestand dieser Zustand in der Zeit der Stadtwirtschaft, wo jeder Landbezirk der ihm nächsten Stadt seine Roherzeugnisse überlieferte und dafür mancherlei Gegenstände des Gewerbefleißes in Empfang nahm. Außenhandel war damals nur in beschränktem Maße vorhanden.

In gegenständlichem Sinne konnte der Außenhandel eben erst dann größeren Umfang gewinnen, als er über eine er-

weiterte Zahl auswärtiger Waren verfügte und die bisherigen Gebiete der Naturalwirtschaft imstande waren, diese aufzunehmen und zu bezahlen. Im allgemeinen mehrte sich die Zahl der Außenhandelsartikel mit der Erweiterung des Welthandelsgebietes, mit der Aufnahmefähigkeit der dichter bevölkerten Gebiete und mit dem Übergang dieser zur Geldwirtschaft und zur Industrietätigkeit, weiterhin auch mit der besseren Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse. Daher ist es vornehmlich die neuere Zeit, in der sich die Zahl der vom Welthandel bewegten Waren rasch vermehrt hat und das Streben zeigt, sich auf die Gesamtheit der wirtschaftlichen Produkte auszudehnen. Leider gibt es noch keine einheitliche Gestaltung der Warenstatistik, aber es ist sicher, daß die Zahl der Einzelgegenstände manche Tausende ausmacht. Die Hamburger Handelsstatistik z. B. behandelt von den seewärts beförderten Waren in der Einfuhr 459, in der Ausfuhr 441 und von den land- und flußwärts beförderten Waren 162. Diese Beträge darf man natürlich nicht zusammenzählen, da eine größere Anzahl von Waren in jeder der drei Gruppen wiederkehrt. Aber darunter sind auch zahlreiche solche Posten, welche in Hamburg als Kollektivbegriffe aufgefaßt werden, während sie in der Tat aus zahlreichen Einzelgegenständen bestehen, die anderwärts auch als solche angegeben werden.

Ein Überblick über die heutigen Gegenstände des Welthandels zeigt, daß sie nicht nur aus den verschiedensten Gegenden der Erde stammen, sondern auch auf die verschiedenste Weise gewonnen werden. Jagd und Fischerei, Raub- und Kulturwirtschaft, Landwirtschaft, Mineralausbeute, Viehzucht, Gewerbe und Industrie wetteifern miteinander, dem Welthandel ihre Erzeugnisse zu übergeben. Und wie zahlreich sind namentlich die Industrieartikel! Darin besteht der Reiz, aber auch die Schwierigkeit des heutigen Welthandels, daß er mit allen übrigen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu tun hat, indem er nicht nur die gebrauchsfähigen Gegenstände dem Verbraucher zuführt, sondern auch die Vermittlung zwischen den verschiedenen Gruppen der Produzenten in den einzelnen Stadien der Produktion besorgt.

Aber nicht nur die außerordentliche Mannigfaltigkeit der Waren charakterisiert den heutigen Welthandel, sondern auch die riesigen *Massen* der Beförderung und der ungeheure *Wertumsatz*. Wie bescheiden waren die Mengen und Werte früherer Zeiten, etwa im Anfange des vorigen Jahrhunderts, gegen die gewaltigen Warenbewegungen der Gegenwart! Die Zukunft aber wird noch viel bedeutendere Aufgaben zu be-

wältigen haben, denn je größer die Zahl der Menschen sein wird, je höher und je mannigfaltiger ihr Bedarf sein wird, je schärfer sich der Gegensatz zwischen Gegenden mit einseitiger oder vorwiegender Rohproduktion und einseitiger oder vorwaltender Industrie- und Stadtbevölkerung gestalten wird, um so mehr werden sich die Gütermassen steigern, die zwischen diesen in bestimmten Zeiträumen ausgetauscht werden müssen.

Diesen Aufgaben der Gegenwart und der Zukunft müssen die Hilfsmittel und die Betriebsformen des Welthandels gewachsen sein. In erster Linie bedarf er leistungsfähiger *Verkehrsmittel*. Verkehr und Handel sind von alters her aufeinander angewiesen, haben sich gegenseitig beeinflußt und unterstützt. Verkehr ist zwar als wirtschaftlicher Begriff nicht gleichbedeutend mit Handel. Aber es unterliegt keinem Zweifel, daß er seine bedeutendsten und regelmäßigsten Aufgaben von diesem erhält und daß seine Formen diesen unausgesetzt angepaßt werden. Die beispiellos rasche Entwicklung der neuzeitlichen Verkehrsmittel und Verkehrsformen sind zwar gewissermaßen über den Handel herausgewachsen, haben sich von diesem vielfach selbständig gemacht und zwingen ihn zu einer gewissen Unterwürfigkeit. Aber es steht doch fest, daß Handel und Verkehr namentlich in ihrer Besonderheit als Welthandel und Weltverkehr demselben Wunsch: der Raumbewegung, entsprungen sind, und daß sie stets Hand in Hand zu gehen haben. Dazu kommt, daß die Sitze des Welthandels in der Regel zugleich auch die Mittelpunkte des Verkehrs sind, sowohl im Sinne der Verkehrsmöglichkeiten, als auch der Verkehrsleistungen. Erstere stehen dann dem Handel zur Verfügung, letztere kommen vorzugsweise durch ihn zustande.

Für den überseeischen Handel hat sich, abgesehen von dem außerordentlich entwickelten Schiffswesen, die *submarine Telegraphie* als ein höchst wertvolles Hilfsmittel erwiesen, und man kann wohl sagen, daß darauf ein guter Teil des Welthandels heute beruht. Inwieweit die jüngst entstandene Funkentelegraphie dem Handel unmittelbare Förderung bringen wird, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen; einstweilen dient sie vorzugsweise dem Verkehr.

Das *Geldwesen* ist von jeher mit dem Handel eng verbunden gewesen; aber es würde zu weit führen, auf die heutigen Formen der Zahlung hier näher einzugehen.

Von großer Bedeutung für den Welthandel sind gewisse *staatliche Einrichtungen und Maßregeln*, wie das Zollwesen, das Konsulatswesen, die Handelsverträge, die

Handelskammern usw. Das Zollwesen hat sich über die ganze politisch aufgeteilte Erde verbreitet und kontrolliert den Außenhandel nach Menge und Wert der bewegten Waren, teilweise auch nach deren Güte, soweit in den Zollvorschriften Gütevorschriften enthalten sind. Von dem Zeitpunkte an, wo das Zollwesen allgemein eingeführt war, ist eine umfassende Statistik zunächst der Einfuhr geschaffen worden, und dadurch sind miteinander vergleichbare Gesamtzahlen zustande gekommen. Die Aufgabe der Konsuln und ihrer Beamten, die in auswärtigen Ländern stationiert sind, ist es, einerseits die Ausfuhr zu beaufsichtigen, anderseits den Kaufleuten ihrer Heimatländer mit Rat und Tat beizustehen und regelmäßige Berichte über die in ihren Bezirken gemachten Beobachtungen und Erfahrungen an die vorgesetzte Behörde zu erstatten. Diese werden veröffentlicht und halten sowohl die Praxis als die Theorie im Laufenden über alle bemerkenswerten Vorgänge im Gebiete des Welthandels. Die Konsularberichte der wichtigeren Handelsländer gehören somit zu den wichtigsten Quellen für die Wissenschaft und sind auch in dieser Schrift in ausgiebiger Weise zu Rate gezogen worden. Das gilt namentlich von den betreffenden Veröffentlichungen Deutschlands und Österreich-Ungarns, Englands und der Vereinigten Staaten.

II. Der gegenwärtige Welthandel, seine Gliederung und wirtschaftliche Bedeutung.

Im hohen Grade wäre es wichtig und interessant, wenn es möglich wäre, den Welthandel nach Menge und Wertumsatz für einen längeren Zeitraum in seiner Entwicklung an der Hand zuverlässiger Gesamtzahlen zu überblicken und festzustellen, wie er sich über die Erdteile und Länder verteilt und wie sich die wichtigeren Handelsgebiete zu den minder wichtigen und unbedeutenden in den verschiedenen Zeitabschnitten gestellt haben. Diese Wünsche und Forderungen werden von der Statistik nur in beschränktem Maße erfüllt. Auf die in diesen Beziehungen vorhandenen Lücken und Mängel hinzuweisen, erscheint notwendig.

1. Die Handelsstatistik.

Schon gegen Ende des vorigen Kapitels wurde darauf hingedeutet, daß die statistische Erfassung des Welthandels erst seit kurzem annähernd möglich geworden ist, nachdem alle wirtschaftlich irgendwie produktiven Gebiete mit festen Grenzen versehen, unter Zollaufsicht gesetzt sind und die Ergebnisse des Außenhandels regelmäßig veröffentlicht werden. Man wäre nun imstande, durch Addition der Einzelbeträge die Gesamtzahlen herzuleiten, wenn die Einzelbeträge nach gleicher statistischer Methode festgelegt würden. Leider ist das nicht der Fall. Die Verschiedenheiten und gegenseitigen Abweichungen beziehen sich hauptsächlich auf die Begriffe „Generalhandel", „Spezialhandel" und „Edelmetalle".

In den meisten Ländern werden die Edelmetalle besonders registriert und nicht zu den Warenzahlen gerechnet, in anderen sind sie darin eingeschlossen. Man könnte nun radikal verfahren und die Beträge für Edelmetalle einfach aus der Handelsstatistik beseitigen. Dann würde man aber gewisse Länder, in denen Produktion und Ausfuhr der Edelmetalle von Wichtigkeit sind, schwer benachteiligen, wie die Vereinigten Staaten, Mexiko, das britische Südafrika und Australien. Demnach wäre vorzuschlagen, daß in Zukunft die Beträge für Edelmetalle in der Welthandelsstatistik stets und gleichmäßig berücksichtigt werden, wenn sie auch im Han-

del selbst eine etwas andere Rolle spielen als die Waren im eigentlichen Sinne des Wortes.

Auch die Behandlung der Wertbeträge für Generalhandel und Spezialhandel ist keine gleichmäßige. Unter Generalhandel versteht man bekanntlich die Einfuhr und Ausfuhr aller Gegenstände, ohne Rücksicht darauf, ob sie in den betreffenden Ländern erzeugt sind oder verbraucht werden. Dem Spezialhandel weist man diejenigen Waren zu, welche Eigenerzeugnisse sind und im eigenen Lande verbraucht werden sollen. Aber dieser Unterschied wird nicht in allen Ländern beobachtet oder wenigstens bei den Veröffentlichungen nicht zum Ausdruck gebracht. Berücksichtigung verdient natürlich die Ermittlung der Spezialhandelsbeträge, wenn es eben, was an sich sehr wichtig ist, darauf ankommt, festzustellen, was ein Land an ausländischen Waren notwendig hat und welche Eigenerzeugnisse es über seine Grenzen zu senden vermag, aber wenn nur der Außenhandel in Frage kommt, so müssen alle Summen zusammengezählt werden, die dieser eben leistet, also auch die Durchfuhr.

Bei der Ermittlung der Gesamtleistungen des Welthandels sollte demnach der Generalhandel der einzelnen Gebiete unter Einrechnung der Edelmetalle zugrunde gelegt werden, nicht aber der Spezialhandel, wie dies von manchen Seiten geschieht.

Ein weiterer Mangel der Handelsstatistik besteht darin, daß in manchen Gebieten die Mengen der bewegten Waren nicht festgestellt werden, oder daß in mehreren Ländern für die gleichen Gegenstände verschiedene Mengenmaßstäbe angewendet werden. Unter diesen Umständen ist es nicht möglich, den Gesamtbetrag des Warenumsatzes im Welthandel der Menge nach zu ermitteln. Diesen zu erkennen, wäre aber sehr wichtig, weil nur die Mengenbeförderungen ein richtiges Bild davon geben, in welcher Weise sich die Handelsbewegung vollzieht, ob sie steigt, fällt oder sich gleich bleibt, im ganzen wie im einzelnen. Diese für die Praxis wie für die Wissenschaft gleich wertvolle Erkenntnis kann durch die Wertzahlen allein nicht beschafft werden. Was dabei zu wünschen bleibt, möge die wörtliche Wiedergabe einer Erörterung des bekannten Statistikers F. von Juraschek darlegen.

„Da der Wert der Umsatzmenge von den Warenpreisen wie von den Warenmengen abhängt, so kann der Gesamtwert steigen, auch wenn die Umsatzmenge sich steigert, und umgekehrt. Die Warenwerte werden in den einzelnen Staaten nach sehr verschiedenen Grundsätzen festgestellt, kaum irgendwo

aber mit der erwünschten Genauigkeit, die freilich fast nicht erreichbar ist. Die Feststellung erfolgt regelmäßig in den betreffenden Landesmünzen, wodurch eine Umrechnung auf eine einheitliche Münze nötig wird. Die Umrechnung kann aber nur nach einem Durchschnittswerte erfolgen; dieser bringt aber den Einfluß der Schwankungen des Disagios bei Papier- und Silbergeld und schon gar jenen der Schwankungen des Wechselkurses nicht voll zum Ausdruck. Endlich gehen die die Handelsumsätze feststellenden Zollorgane bei der Erhebung der Einfuhrmengen, welche allein regelmäßig verzollt werden, genauer vor als bei der Erhebung der Ausfuhrmengen. Dies, sowie die Werterhöhung, welche jeder Ware im fremden Lande infolge des Zuschlages der Transportkosten, verschiedener anderer Unkosten, infolge der dringenderen Nachfrage usw. regelmäßig zuteil wird, endlich auch die Tatsache, daß ein verhältnismäßig größerer Teil der Ausfuhr als der Einfuhr von den minder stramm verwalteten außereuropäischen Staaten stammt, erklärt zur Genüge die im ersten Augenblicke überraschende Erscheinung, daß die Einfuhr im Welthandel stets bedeutend wertvoller ist als die Ausfuhr, während von vornherein angenommen werden muß, daß sich gerade beim Welthandel, der alle Staaten berücksichtigt, Ein- und Ausfuhrwert völlig gleichstehen, ja daß letzterer größer sei als ersterer, weil doch bei der Überfahrt auf dem Meere viele Waren vernichtet werden."

Unter diesen Umständen bieten alle Angaben über den Welthandel nur Näherungswerte, aber da die Fehler im Laufe der Zeit ungefähr dieselben bleiben, so läßt sich daraus doch ein Bild des Entwicklungsganges ableiten. Übrigens verschwinden bei den Riesenzahlen, um die es sich handelt, die kleinen Fehler, oder sie schrumpfen so sehr zusammen, daß sie die Gesamtanschauung nicht trüben.

2. Der Gesamtwert des Welthandels.

Der Zeitraum, innerhalb dessen die Entwicklung des Welthandels vom Standpunkte des Wertumsatzes überschaut werden kann, ist zwar verhältnismäßig kurz, aber die Steigerung der Jahreswerte ist sehr kraftvoll. Nach den Ermittelungen, welche für die älteren Jahre nach Neumann-Spallart, für die späteren nach Fr. von Juraschek zitiert werden, stieg der Gesamtwert des Welthandels in dem Zeitraume 1867 bis 1911 von 44 auf 157 Milliarden Mark. Nach einer von mir selbst angestellten Ermittlung unter Benutzung der jeweilig

verfügbaren neuesten Generalhandelszahlen ergab sich eine Summe von 166 Milliarden, die durchschnittlich für 1911/12 zu gelten hätte. Betrachtet man die erstgenannten Zahlen als richtig, so hat sich in dem Zeitraume von fünfundvierzig Jahren der Wert des Welthandels fast um das Vierfache gesteigert oder im Jahresdurchschnitt um neun Hundertteile.

Die wesentlichen Gründe für die enorme Vermehrung des Welthandels waren und sind, nach E. Friedrich, die außerordentliche Entwicklung der Verkehrsmittel, die damit verbundene Herabsetzung der Transportkosten, die Schaffung von Transportmöglichkeiten, die stets fortschreitende Ausbildung der Technik des Handels, die freiere Auffassung der wirtschaftlichen Beziehungen der Staaten untereinander, die verhältnismäßig langen Friedensperioden seit 1815, die beständig steigende Anzahl der Menschen und die Zunahme ihrer Bedürfnisse, die schnell anwachsenden Ersparnisse der Individuen und der Völker, die gesteigerte und vielfach örtlich zusammengedrängte Produktion und Konsumtion, die bei den Massenprodukten ungemein verringerten Herstellungskosten, endlich die Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Beförderung.

Aber die Steigerung des Gesamtwelthandelswertes war von Jahr zu Jahr nicht gleichmäßig, sondern die Entwicklungslinie bewegt sich im Zickzack, wenn auch in längeren Zeiträumen das Aufsteigen ausschließlich und energisch zum Ausdruck kommt. Stärkere Rückschläge fallen in die Mitte der 1880 er, in den Anfang der 1890 er Jahre und in das Ende des ersten Jahrzehnts des laufenden Jahrhunderts. 1908 als das Jahr einer allgemeinen Weltwirtschaftskrisis zeigt gegen das Vorjahr einen Rückgang um reichlich 10 Milliarden, aber bereits 1909 hatte den Verlust wieder wett gemacht. Von 1910 auf 1911 erfolgte die beträchtlichste Zunahme, die jemals vorgekommen ist, nämlich um 17 Milliarden. Voraussichtlich wird 1912 einen ähnlichen Fortschritt aufweisen, denn soweit sich die Sache jetzt überblicken läßt, zeigen die meisten wichtigeren Einzelgebiete ungewöhnlich starke Zunahmen.

Wie schon in der Bemerkung F. von Juraschecks gesagt ist, hat die Einfuhr beim Welthandel stets eine größere Wertsumme als die Ausfuhr aufzuweisen; im letzten Jahrzehnte verhielten sich die beiden zueinander wie 100 : 89, nur im Jahre 1911 sank die Ausfuhr auf 77 herab, ein sehr auffälliges und einstweilen nicht erklärbares Vorkommnis.

3. Die Jahresumsätze nach Erdteilen und Ozeanen.

Bei der Verteilung des Welthandelswertes kommen zuerst die Erdteile zur Besprechung. Nach einer von E. Friedrich gemachten Aufstellung entfielen im Jahre 1882 von der Gesamtsumme, die damals 67 Milliarden betrug, auf Europa 685 Tausendteile, auf Amerika 175, auf Asien 82, auf Australien und Ozeanien 35 und auf Afrika 23. Die von mir angestellte Ermittlung auf Grund der neuesten Zahlen, 1911/12, ergab bei einer Gesamtsumme von 166 Milliarden für Europa 629, für Amerika 204, für Asien 102, für Afrika 40 und für Australien und Ozeanien 25 Tausendteile.

Seit 1882 haben zwar alle Erdteile eine sichtliche absolute Zunahme aufzuweisen, aber das relative Verhältnis hat sich bei jedem einzelnen geändert. Europa ist in seinem Anteile am Welthandel erheblich zurückgegangen; in geringerem Grade geschah dies bei Australien nebst Ozeanien, während die übrigen Erdteile mehr oder weniger zugenommen haben. Den Hauptteil des gesamten Verlustes der beiden erstgenannten Erdteile hat Amerika übernommen; in entsprechenden Abständen folgen Asien und Afrika. An der Zunahme Amerikas ist sowohl der Norden wie der Süden beteiligt, insbesondere Argentinien, das seit etwa dreißig Jahren steigende Getreidemengen zur Ausfuhr bringt. Die Steigerung bei Asien ist namentlich der Erweiterung des ostasiatischen Handels zu danken. Bei dem absoluten und relativen Wachstume Afrikas, namentlich im Hinblick auf das früher überlegene Australien, könnte man daran denken, daß in den achtziger Jahren wegen der noch nicht beendeten politischen Aufteilung die Handelsstatistik noch unvollständig gewesen sei. Für manche afrikanische Gebiete ist das auch sicher richtig, aber anderseits ist es auch entschieden richtig, daß in den letzten Jahrzehnten Einfuhr und Ausfuhr beim Schwarzen Erdteil kräftig zugenommen haben entsprechend den Bemühungen der europäischen Mächte um wirtschaftliche Hebung ihrer dortigen Besitzungen. Die jetzigen deutschen Gebiete z. B. leisteten damals sehr wenig, während sie heute doch schon einen Gesamtwert von mehr als 200 Millionen Mark darstellen.

Ohne Zweifel wird in Zukunft die Überlegenheit Afrikas über Australien noch kräftiger zum Ausdruck kommen; denn es ist nicht nur dreimal größer als jenes, sondern besitzt auch viel ausgedehntere und zahlreichere Möglichkeiten für Produktion und Bedarf; auch übt die größere Nähe der Bedarfs- und Ausfuhrländer Europas einen gewissen Einfluß

aus; endlich ist der Schwarze Erdteil viel stärker bevölkert und hat daher mehr und vielseitigere Bedürfnisse. Bei Australien wird nach wie vor die Viehzucht die Hauptmasse der Ausfuhr liefern, während bei Afrika der Schwerpunkt einerseits auf den Vorräten seines natürlichen Pflanzenwuchses, anderseits aber besonders in den ungemein steigerungsfähigen Erträgen des Bodenanbaues liegt. Sicherlich wird sich hier eine ähnliche Entwicklung vollziehen vom Raubbau zur Kulturwirtschaft, wie sie in Amerika namentlich im Laufe des letzten Jahrhunderts vor sich gegangen ist.

In die rechte Beleuchtung kommen die Anteile der Erdteile an dem Welthandel erst dann, wenn man sie mit den jeweiligen Arealgrößen und Bevölkerungsmengen in Beziehung setzt. Von der festen Erdoberfläche entfallen nach einer Berechnung von E. Friedrich auf Asien 306, auf Amerika 269, auf Afrika 207, auf die Polargebiete 87, auf Europa 68 und auf Australien und Ozeanien 62 Tausendteile. Dividiert man mit den Arealanteilen der Erdteile in die Anteile an dem Welthandel, so ergeben sich für 1882 und 1911/12 die nachstehenden Verhältniszahlen:

	Europa	Amerika	Australien	Asien	Afrika
1882	101	6	5	3	1
1911/12	93	7	4	3	2

Diese Arealverhältniszahlen bringen sowohl die Stellung der Erdteile zu einander, als auch die für jeden einzelnen in den letzten dreißig Jahren erfolgten Veränderungen zu treffendem und scharfem Ausdruck, einerseits also die Überlegenheit Europas über die anderen Erdteile, anderseits die Verluste, die es in neuerer Zeit erlitten hat. Voraussichtlich werden sich diese auch in Zukunft fortsetzen; darauf weist schon die Bildung und die Anbahnung von neuen Handelsmittelpunkten hin, von denen gegen Ende des vorigen Kapitels die Rede war.

Zur Ergänzung und Vertiefung der an den Arealkoeffizienten gemachten Beobachtungen können die Verhältniszahlen dienen, welche aus dem Welthandelsanteile und der Bevölkerung der einzelnen Erdteile abgeleitet sind. Nach E. Friedrich kamen von der Gesamtbevölkerung der Erde für 1882 auf Asien 531, auf Europa 276, auf Amerika 107, auf Afrika 83 und auf Australien mit Polynesien 4 Tausendteile (1 Tausendteil zu viel!). Die entsprechenden Beträge für die Gegenwart sind nach Hübner-Juraschek 528, 275, 110, 82 und 5. Durch Division der Welthandels- und Bevölkerungsbeträge kommen für 1882 und 1911/12 die nachstehenden Verhältniszahlen zustande:

	Australien	Europa	Amerika	Afrika	Asien
1882	875	248	163	26	15
1911/12	500	229	185	49	19

Somit steht in diesem Falle Australien an der Spitze der Erdteile. Im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl war sein Anteil am Welthandel vor dreißig Jahren reichlich dreimal größer als der Europas und achtundfünfzigmal größer als derjenige Asiens! Diese gewaltigen Gegensätze sind nun im Laufe der Zeit etwas abgestumpft worden und es hat eine gewisse Annäherung stattgefunden dadurch, daß Australien und Europa eine Verminderung, die übrigen Erdteile eine Vermehrung der Verhältnisbeträge gewonnen haben. Voraussichtlich wird sich diese Bewegung nach Ausgleichung der Gegensätze auch in Zukunft fortsetzen und für die Erdteile Asien und Afrika eine beträchtliche Hebung ihres Außenhandels im Gefolge haben.

Bei den absoluten Wertbeträgen stehen, wie wir gesehen haben, die Erdteile Europa und Amerika im Vordergrund und nehmen zusammen für die neueste Zeit reichlich vier Fünftel des Welthandels in Anspruch. Schon daraus geht hervor, daß sich der größte Teil des Welthandels am Atlantischen Ozean abspielt. Der Gesamthandelswert des Atlantik beträgt rund 140 Milliarden. Nimmt man dazu die Anteile von Nord- und Westafrika und zieht die Anteile von Westamerika ab, so kommen diesem Haupthandelsozean 847 Tausendteile zu, dem Stillen 82 und dem Indischen 71. Allerdings sind dabei die Beträge Kanadas, der Vereinigten Staaten, Mexikos und Kolumbias voll zum Atlantischen Ozean gerechnet; schätzungsweise würde sich der Anteil des letzteren am Welthandel auf knapp acht Zehntel herabmindern, der des Stillen Ozeans entsprechend erhöhen, ohne daß die Vormachtstellung jenes eine wesentliche Einbuße erführe. Von dem Gesamtbetrage des Atlantischen Ozeans kommen reichlich drei Viertel der altweltlichen Seite, der Rest der neuweltlichen zu. Der Schwerpunkt aber liegt doch im Norden, denn Europa und Nordamerika nehmen von dem Gesamthandel des Atlantischen Ozeans reichlich neun Zehntel in Anspruch; der Rest entfällt auf das übrige Amerika und die beteiligten Gebiete Afrikas. Nordafrika leistet etwa zwei, Westafrika knapp einen, Westindien reichlich einen und das östliche Südamerika fast fünf Hundertteile. Die Hauptsache des Atlantischen Handels vollzieht Europa, nämlich fast drei Viertel, Nordamerika mit Einschluß der beteiligten zentralamerikanischen Staaten reichlich ein Sechstel. Asien kommt, abgesehen von ganz kleinen Beträgen für Cypern

und Samos, nicht in Betracht, weil die übrigen angrenzenden Teile mit unter der Türkei verrechnet werden.

Der Indische Ozean hat einen Gesamthandelsbetrag von rund 12 Milliarden Mark; davon entfallen knapp vier Fünftel auf Südasien, der Rest auf Süd- und Ostafrika mit den dazu gehörenden Inseln; Südafrika leistet natürlich erheblich mehr als Ostafrika; ihr gegenseitiges Verhältnis ist etwa wie drei zu eins. Westaustralien ist außer Berechnung gelassen und mit zum Stillen Ozean gezogen, würde aber, zum Indischen Ozean hinzugezählt, dessen Stellung nicht wesentlich erhöhen. Der Stille Ozean steht mit einem Gesamthandelswert von knapp 14 Milliarden somit etwas höher als der Indische, namentlich wenn man die nordamerikanischen Anteile hinzufügen würde. Die asiatische Seite nimmt reichlich die Hälfte des genannten Betrages in Anspruch, Australien mit Ozeanien etwa drei Zehntel; der Rest entfällt auf Amerika.

4. Die einzelnen Handelsgebiete.

Ich komme jetzt zu der Verteilung des Welthandels auf die einzelnen Gebiete im Sinne von Staaten und Außenbesitzungen. Wie aus früheren Bemerkungen hervorgeht, gibt es deren etwa 165, über die regelmäßige Berichte erstattet und deren Beträge in Ein- und Ausfuhr von dem bekannten Hübner-Juraschekschen Geographisch-Statistischen Tabellenwerk von Jahr zu Jahr aufgeführt werden. Es erübrigt sich daher, daß die Zahlen selbst hier angeführt werden. Ich begnüge mich vielmehr damit, sie nach ihren Anteilen in Tausendsteln zu mehreren Gruppen anzuordnen.

Die erste Gruppe bilden drei Staaten, von denen jeder mehr als ein Zehntel des gesamten Welthandels leistet, nämlich England (ich verstehe darunter immer das vereinigte Königreich Großbritannien und Irland) mit 153, Deutschland mit 121 und die Vereinigten Staaten mit 113 Tausendteilen, alle natürlich ohne Außenbesitzungen, die Vereinigten Staaten auch ohne Alaska. Diese drei Staaten, durchaus der Nördlichen Halbkugel angehörend und zu beiden Seiten des Nordatlantischen Ozeans gelegen, vereinigen somit in sich fast zwei Fünftel des gesamten Welthandels im Werte von 166 Milliarden.

Zur zweiten Gruppe rechne ich diejenigen Staaten und Außenbesitzungen, deren Anteile am Welthandel zwischen einem Sechzehntel und einem Fünfzigstel liegen. Es sind Frankreich 64, die Niederlande 62, Belgien 61 im Generalhandel,

42 im Spezialhandel, Rußland 37 ohne Finnland, aber mit dem Handel über die asiatische Grenze, das Britische Indien 33 mit Einschluß des Landhandels, Österreich-Ungarn 32, Italien 27, Argentinien und Kanada je 22, also neun Länder, die zusammen etwas mehr als ein Drittel des Welthandels in sich vereinigen, zusammen mit den Staaten der ersten Gruppe aber fast genau drei Viertel des Welthandels ausmachen.

Die dritte Gruppe bilden diejenigen Gebiete, welche ein Fünfzigstel bis knapp ein Hundertstel des Welthandels darstellen, nämlich der Australische Bund 18, die Schweiz 17, China 16, Japan 15 mit Außenländern, 13 ohne diese, die Britisch-Südafrikanische Union 13, die Straits Settlements 11, Brasilien 10, Ägypten 10, Spanien 10, Schweden 9, Niederländisch-Indien 9 und Dänemark mit knapp 9 Tausendsteln. Diese zwölf Gebiete machen insgesamt rund ein Siebentel des Welthandels aus, zusammen mit den Vertretern der zwei ersten Gruppen fast neun Zehntel davon. Die bisher genannten 24 Handelsgebiete verteilen sich auf die ganze Erde, aber doch so, daß die volle Hälfte auf Europa entfällt; selbstredend sind Asien und Amerika stärker vertreten als Afrika und Australien.

Zur vierten Gruppe werden die Gebiete mit 6 bis 3 Tausendteilen zusammengefaßt, nämlich mit 6 die Türkei, Chile, Mexiko, Algerien und Kuba; mit 5 Norwegen, Rumänien, Neuseeland und die Malaiischen Schutzstaaten; mit fast 4 Finnland; mit fast 3 Ceylon. Die Handelsgebiete unter 3 bis zu knapp 1 Tausendstel schließen sich zur fünften Gruppe zusammen, nämlich etwas über und etwas unter 2 in absteigender Linie das französische Indochina, Uruguay, Portugal, Persien, Hawaii, Puerto Rico und Bulgarien; etwas über und unter 1 Alaska, Nigeria, Siam, Griechenland, Trinidad mit Tobago, Peru, Tunesien, die Philippinen, Venezuela, Französisch-Senegal, Kwantung, Serbien, Columbien, die Goldküste, Korea, Marokko und Aden. Alle übrigen Handelsgebiete bleiben also in ihrem Anteile am Welthandel mehr oder weniger unter einem Tausendstel oder dem Betrag von 166 Millionen Mark zurück; es sind deren ungefähr 100, aber ich sehe davon ab, sie einzeln aufzuführen.

Dagegen weise ich kurz auf die Vergrößerung des Welthandelsanteils hin, den einige Staaten durch ihre Außenbesitzungen erfahren. Den stärksten Zuwachs empfängt England; das britische Weltreich hat einen Welthandelsanteil von 270 Tausendsteln; also mehr als ein Viertel der gesamten Außenhandelswerte wird im britischen Weltreiche hin und her

bewegt. Die Gesamtheit der britischen Außenbesitzungen erreicht fast den Welthandelsanteil Deutschlands und übersteigt den der Vereinigten Staaten. Deutschlands Welthandelsstellung wird durch seine Außenbesitzungen nur um zwei Tausendstel erhöht, diejenige Frankreichs dagegen um fünfzehn und die der Niederlande um neun. Die Vereinigten Staaten wachsen um sechs, Portugal um reichlich ein Tausendstel. Italien, Belgien und Dänemark dagegen erfahren nur eine ganz schwache Aufbesserung.

Interessant ist es, zu beobachten, wie sich die Stellung der einzelnen Kolonialmächte in den auswärtigen Erdteilen gestaltet. Von dem Gesamthandel Asiens z. B. entfallen fast zwei Drittel, 65 %, auf die auswärtigen Besitzungen; den Löwenanteil, mit 52 %, hat das britische Weltreich; an zweiter Stelle folgen mit 9 % die Niederlande; in den kleinen Rest teilen sich in ungleicher Weise die Vereinigten Staaten, Frankreich, Deutschland und Portugal. Bei Afrika stellen die auswärtigen Besitzungen genau drei Viertel des Gesamthandels; auch hier steht England mit 41 % im Vordergrunde, dem Frankreich mit 27 % ziemlich nahe kommt; der Rest entfällt in absteigender Linie auf Deutschland, 3 %, Portugal, Belgien, Italien und Spanien. Bei Amerika machen die Außenbesitzungen nur 14 % des Gesamthandels aus, und diese Anteile werden fast ausschließlich von den britischen Besitzungen gestellt; unbedeutend sind die Anteile von Frankreich, den Niederlanden und Dänemark. Australien hat nur Kolonialhandel; reichlich neun Zehntel davon ist britisch; etwa 8 % gehören den Vereinigten Staaten (Hawaii); das übrige verteilt sich auf Frankreich und Deutschland.

Der gesamte Kolonialhandel erreicht nahezu ein Sechstel des Welthandels und steht demnach mit dem Anteile Englands auf gleicher Stufe. Zweifellos wird er sich aber in den nächsten Jahrzehnten erheblich steigern, denn die meisten Mutterländer sind eifrig bemüht, den wirtschaftlichen Zustand ihrer Außenbesitzungen zu heben.

Im Eingang des vorliegenden Abschnittes wurde darauf hingewiesen, daß der Welthandel als solcher mit Ausnahme gelegentlicher Rückschläge in rascher Zunahme begriffen ist. Die gleiche Beobachtung wurde bei den Erdteilen hinsichtlich der absoluten Wertbeträge gemacht, während sich das relative Verhältnis verschieden gestaltete (vgl. S. 31). Genau dieselbe Bewegung tritt bei den Einzelländern hervor. Ich habe bei einer größeren Zahl derselben die Handelszahlen auf Grund der Angaben im Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich

für die Jahre 1902 und 1910/11 verglichen und gefunden, daß unter diesen Gebieten kein einziges ist, das einen Rückgang des absoluten Wertumsatzes aufzuweisen hätte. Anders steht es dagegen mit der relativen Zunahme. Diese gestaltete sich in dem genannten Zeitraume höchst verschieden; sie war zwischen 1 und 242 % gespannt, 1 bei Britisch-Südafrika, 242 bei den deutschen Außenbesitzungen ohne Tsingtau. Es wäre aber unrichtig, bei der näheren Betrachtung dieser Verhältniszahlen für die Zunahme eine einfache Stufenleiter der Prozentsätze aufzustellen; vielmehr empfiehlt es sich, nur die ungefähr gleichartigen Länder auf die relative Zunahme hin miteinander zu vergleichen; ich folge daher der von mir oben gemachten Gruppeneinteilung vgl. S. 33.

Von den drei Ländern der ersten Gruppe, die man nach M. Eckert als Riesenhandelsstaaten bezeichnen kann, hatte Deutschland mit 76 % die stärkste relative Zunahme, während bei den Vereinigten Staaten dieser Betrag 56, bei England nur 41 ausmacht. Bei gleicher Entwicklung würde also zuerst Deutschland, später die Union imstande sein, England einzuholen und weiterhin es zu übertreffen, eine Gestaltung der Dinge, wie sie sich während der letzten Jahrzehnte in der Produktion von Kohle und Eisen vollzogen hat, allerdings in der Weise, daß die Vereinigten Staaten in beiden Fällen den ersten Platz errungen haben.

Unter den Vertretern der zweiten Gruppe steht Argentinien mit einem Vermehrungskoeffizienten von 145 % allen übrigen weit voran. Mit ungefähr der Hälfte dieses Betrages folgen Kanada, 77, und Rußland, 73, weiterhin Italien, 67, Belgien, 66, Britisch-Indien, 57 und Frankreich, 53; noch tiefer stehen die Niederlande und Österreich-Ungarn mit je 47 %. Bei gleicher Weiterentwicklung der Dinge wird es dann bald geschehen, daß Argentinien seine Nachbarn in der Welthandelsliste überholt; das würden zunächst Italien, Österreich-Ungarn und Britisch-Indien sein.

Unter den Ländern der dritten Gruppe steht Brasilien mit einem Vermehrungsbetrag von 100 an erster Stelle, in einiger Entfernung schließen sich Japan, 81, und China, 65, an; weiterhin folgen Ägypten, 55, die Straits Settlements, 54, der Australische Bund und die Schweiz, je 53, Schweden, 42; den Beschluß bilden Dänemark, 17, Spanien, 14 und zuletzt Britisch-Südafrika 1; also innerhalb eines Jahrzehnts ist hier in dem absoluten Wertumsatze kaum ein Fortschritt eingetreten; voraussichtlich wird es von den einstweilen in der absoluten Wertsumme noch unter ihm stehenden Län-

dern, wie den Straits Settlements, Brasilien und Ägypten, früher oder später überholt werden.

An der Spitze der Gebiete vierter Ordnung befindet sich Kuba mit 100 % Zunahme, diesem zunächst Mexiko, 84, weiterhin Finnland, 74, Chile, 67, Neuseeland, 62, Ceylon, 60 und Rumänien, 55; wesentlich langsamer ist das Tempo in Norwegen mit 32 %. Von den Ländern fünfter Ordnung ist vor allem Bulgarien mit 100 % Vermehrung hervorzuheben; als Beispiel eines mittleren Wachstums sei Portugal, 56, eines langsamen das französische Indochina mit 31 % genannt.

Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Einfuhr und Ausfuhr hatte sich bei der Betrachtung des gesamten Welthandels ergeben, daß die Einfuhr erheblich überwiegt; im Jahre 1911 machte sie nach der Zusammenstellung bei Hübner-Juraschek sogar 56,6 % des Wertumsatzes aus, die Ausfuhr also nur 43,4 %. Das Überwiegen der Einfuhr wiederholt sich aber nicht bei allen Erdteilen und Ländern, sondern es bestehen da verschiedenartige Verhältnisse. Überwiegend ist, für 1911, die Einfuhr in den Erdteilen Europa mit 56, Afrika mit 55 und Australien mit 51 %; in Amerika und Asien dagegen steht sie um 2 % hinter der Ausfuhr zurück.

Mannigfaltiger sind die Verhältnisse bei den Einzelländern. Einerseits ist bei manchen Ländern ein Wechsel in dem Überwiegen von Einfuhr und Ausfuhr bei der Betrachtung eines längeren Zeitraumes zu beobachten, anderseits sind die Gegensätze zwischen beiden Teilen der Handelsbewegung weiter gespannt als bei den Erdteilen. Bei einer größeren Anzahl von Ländern hat sich gefunden, daß, die Einfuhr zu 100 gerechnet, die Ausfuhr bis 152 steigt — wie in Britisch-Indien, und bis 50 sinkt — wie in Korea. Andere Gebiete mit starkem Überwiegen der Ausfuhr sind Rumänien, Kuba, Mexiko, Rußland, Vereinigte Staaten, Brasilien usw. Im allgemeinen sind dies außereuropäische Gebiete mit vorherrschender Massenproduktion an Lebensmitteln und industriellen Rohstoffen. Zu den Ländern mit vorherrschender Einfuhr, die sich außer Korea am stärksten bei Britisch-Südafrika, Kanada, Italien, Schweiz, Norwegen und Finnland zeigt, gehören fast alle europäischen Staaten, die eben auf massenhafte Zufuhr von Lebensmitteln, Industrierohstoffen usw. angewiesen sind. Bei den Einzelländern bezieht sich eine wichtige Frage darauf, ob sich in einem längeren Zeitraume das Verhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr gleich bleibt

oder gewissen Schwankungen unterliegt. Ich habe diese Angelegenheit bei einer größeren Anzahl von Einzelländern für einen Zeitraum von etwa zwanzig Jahren geprüft und gefunden, daß sich vier Gruppen unterscheiden lassen.

Die erste Gruppe umfaßt diejenigen Gebiete, in denen seit 1892 die Einfuhr stets mehr oder weniger überwog; ich zähle sie in der Weise auf, daß die Gebiete mit stärkstem Vorherrschen der Einfuhr zuerst genannt werden und die andern mit entsprechendem Abschwächen dieser Bewegung nachfolgen. Es sind Korea, Britisch-Südafrika — die Goldausfuhr ist nicht mitgerechnet —, Italien, Schweiz, Norwegen, Finnland, Persien, Niederlande, England, China, Deutschland, Portugal, Dänemark, Belgien, Schweden, die Straits Settlements, Spanien, Griechenland und Britisch-Westindien, also neunzehn Länder, davon dreizehn europäische, darunter die wichtigsten Industriestaaten außer Frankreich, alle nord- und alle südeuropäischen mit Ausnahme der Türkei, für die die betreffende Statistik teilweise fehlt.

Zur zweiten Gruppe gehören diejenigen Länder, welche seit 1892 stets eine überwiegende Ausfuhr haben; es sind das Britisch-Indien, Mexiko, Brasilien, Venezuela, der Australische Bund, Serbien und Costarica, mit Ausnahme Serbiens alle in außereuropäischen Erdteilen gelegen und abgesehen vom Britisch-Indien alles junge Länder mit vorherrschender Rohproduktion.

Die dritte Gruppe bilden diejenigen Gebiete, in denen seit 1892 teils die Einfuhr, teils die Ausfuhr die Oberhand hatte, doch so, daß die Einfuhr häufiger überwog. Dies schwankende Verhältnis wurde bei Kanada, Algerien, Paraguay, Japan, Neuseeland, Frankreich, Britisch-Westafrika und Tunesien beobachtet, also mit Ausnahme Frankreichs lauter außereuropäische Länder. Zur vierten Gruppe endlich sind diejenigen Gebiete zu rechnen, bei denen in den letzten zwanzig Jahren meistens die Ausfuhr vorherrschte, wie dies der Fall ist bei Rumänien, Kuba, Rußland, den Vereinigten Staaten, Chile, Ceylon, Französisch-Indochina, Ägypten, Bulgarien, Neufundland, Algerien, Österreich-Ungarn und Neuseeland. Alle diese gehörten auch in den letzten Jahren zu den Gebieten mit überwiegender Ausfuhr mit Ausnahme von Chile (für 1911), Bulgarien, Neufundland, Österreich-Ungarn und Neuseeland. Argentinien hatte stets überwiegende Ausfuhr, einzig im Jahre 1911 trat die Einfuhr in den Vordergrund, und zwar gleich mit einem ansehnlichen Betrage.

Bisher war von den absoluten Handelsumsätzen und ihrer Verteilung auf die Einzelländer die Rede. Aber um zu erkennen, welche Bedeutung der Werthandel für diese hat, empfiehlt es sich, diesen in ein Verhältnis zu der Arealgröße und der Einwohnerzahl zu setzen.

Fragt man, wieviel Tausend Mark des Werthandels auf einen Quadratkilometer entfallen, so ergeben sich außerordentliche Gegensätze. Die stärkste Arealverdichtung zeigt sich mit 388 Tausend bei den Straits Settlements, mit 327 bei Belgien und 290 bei den Niederlanden, die geringste mit 0,1 bei Venezuela und den deutschen Kolonien; Gebiete erheblicher Handelsschwäche sind Paraguay, Persien, China, Britisch-Westafrika, Brasilien, der Australische Bund und Kanada, also sämtlich außereuropäische Länder von meist sehr großer Ausdehnung und entweder dünner Bevölkerung oder vorwiegend kontinentaler Lage. Die stärksten Arealkoeffizienten finden sich somit ausschließlich bei kleinen Gebieten und dichter Bevölkerung, wie dies bei Belgien und den Niederlanden der Fall ist sowie bei solchen Gebieten, die einen hervorragenden Durchgangs- oder Stapelhandel besitzen; ersteres gilt wieder für Belgien und die Niederlande, letzteres für die Straits Settlements, denn in Singapore sammeln sich zahlreiche und wertvolle Gegenstände, die nicht in dieser Kolonie entstanden sind oder verbraucht werden sollen, sondern anderwärts. Belgien und die Niederlande aber vollziehen den Durchgang für die Erzeugnisse und Bedürfnisse des rheinisch-westfälischen Industriegebiets; bei Belgien handelt es sich dabei um eine Summe von fast vier Milliarden.

Es muß zunächst auffallen, daß unter den Gebieten mit den höchsten Arealexponenten gerade die allerersten Handelsstaaten fehlen, denn England hat nur einen solchen von 80, Deutschland von 36; aber diese haben eben ein entsprechend größeres Areal und daher auch eine tiefere Verhältniszahl. Immerhin zeigt diese zwar an, welche Bedeutung der Außenhandel für die betreffenden Länder hat, aber es würde doch auch unbillig sein, alle Gebiete ohne Rücksicht auf ihre Arealgröße nebeneinander zu stellen. Es empfiehlt sich daher, eine Anzahl von Arealgrößentypen zu unterscheiden und die einzelnen Angehörigen derselben miteinander zu vergleichen. Ich stelle, ohne Vollständigkeit erstreben zu wollen, acht solcher Typen auf und teile bei den einzelnen Gebieten meist den Koeffizienten mit, der also angibt, wieviel Tausend Mark — für 1910 — auf jedes Quadratkilometer des betreffenden Gebietes entfallen.

Der erste Typ umfaßt kleine Länder von rund 50 000 qkm (29 000 bis 65 000) Areal. An erster Stelle stehen die schon erwähnten Staaten Belgien, 327, und Niederlande, 290. In weiterem Abstande folgt die Schweiz, in noch weiterem schließen sich Griechenland, 4, Serbien, 3 und Costarica, 0,4 an. Die Gegensätze sind hier sehr weit gespannt und der letzte Staat verhält sich zu dem ersten wie 1 : 818.

Der zweite Typ umfaßt Gebiete etwa von der dreimaligen Arealgröße der vorigen, also im Mittel 150 000 qkm, zugleich auch von mäßiger bis geringer Handelsdichte: Dänemark, Kuba und Portugal stehen sich mit 9 einander gleich; tiefer stehen Rumänien, 6 und Bulgarien, 3, am tiefsten Korea, 0,6; hier verhalten sich die Gegensätze nur wie 1 : 15.

Zum dritten Typ gehören Länder, die etwa doppelt so groß wie die vorigen sind und etwa 300 000 qkm umfassen. An der Spitze derselben befindet sich England mit 80; weiterhin folgen Italien, 15, Neuseeland, 2,7, Norwegen, 2,3, Finnland, 1,8 und Paraguay, 0,2; die äußersten Gegensätze sind weiter gespannt als vorher; sie verhalten sich wie 1 : 400.

Zum vierten Typ sind Gebiete von der durchschnittlich doppelten Arealgröße der vorigen vereinigt, also 600 000 qkm. Hier eröffnet Deutschland mit 36 den Reigen; es folgen Frankreich, 25, Österreich-Ungarn, 7, Japan, 5, Schweden und Spanien, je 3. Die Spannung der Gegensätze ist bei diesem Typ nicht erheblich im Vergleich zu dem ersten und dritten Typ. Immerhin ist aber die Außenhandelsdichte bei Deutschland fünfmal so groß wie bei Österreich-Ungarn und zwölfmal so groß wie bei Schweden und Spanien.

Der fünfte Typ umschließt Gebiete reichlich von der doppelten Größe der vorigen, 1 250 000 qkm; sämtlich mit geringer Außenhandelsdichte, 1,2 bis 0,1, und ohne beträchtliche Gegensätze; dazu gehören Ägypten, Britisch-Südafrika, Algerien, Persien und Venezuela.

Wiederum doppelt so groß sind die Vertreter des sechsten Typus: Argentinien, 0,9 und Mexiko, 0,5, also auch in der Außenhandelsdichte einander sehr nahe verwandt.

Zum siebenten Typus sind recht große Gebiete von rund einer halben Milliarde Quadratkilometer zu rechnen, wie das europäische Rußland, ohne Finnland, 1,1, Britisch-Indien, 1,0 und China ohne Nebenländer, 0,5, also ebenfalls ohne starke gegenseitige Gegensätze.

Den achten Typus endlich bilden Riesenländer etwa von der Ausdehnung Europas wie die Vereinigten Staaten,

1,6, Kanada, 0,3, Brasilien, 0,3, der Australische Bund, 0,3 und China mit Nebenländern, 0,2. So wenig weit bei diesen auch die Gegensätze gespannt erscheinen, so übertreffen die Vereinigten Staaten das benachbarte Kanada doch immer reichlich fünfmal, das unter ähnlichen geographischen Breiten gelegene uralte Kulturreich China sogar achtmal, anderseits stehen sie gegenüber dem gleich großen Erdteil Europa um das Sechsfache zurück.

Überschauen wir die vorher aufgestellten Landtypen noch einmal, so zeigt sich, daß mit der steigenden Arealgröße die Handelsdichte geringer wird, wenn auch die Abnahme nicht regelmäßig und gleichmäßig erfolgt. Zwischen Belgien und den Vereinigten Staaten besteht eine ungeheure Kluft, und doch gehören letztere zu den allerersten Handelsstaaten. Anderseits werden mit der wachsenden Arealfläche die gegenseitigen Abweichungen innerhalb der einzelnen Typen immer geringer und namentlich die großen bis riesigen Länder stehen einander in Handelsdichte sehr nahe. Immerhin aber dürfen Gebiete mit gleicher Handelsdichte, aber von sehr verschiedener Arealausdehnung wie Britisch-Südafrika und Britisch-Indien, wie Algerien und Argentinien oder Persien und das gesamte chinesische Reich nicht in einen Topf geworfen werden, denn die jedesmal an zweiter Stelle genannten Länder sind vom Standpunkt des Außenhandels höher zu bewerten als die erstgenannten.

Zur Vervollständigung der aus der Betrachtung der Arealkoeffizienten gewonnenen Eindrücke und Ergebnisse müssen diejenigen hinzutreten, welche aus dem Verhältnis des *Außenhandelswertes und der Bevölkerung der Einzelgebiete* abgeleitet werden. Der betreffende Koeffizient kommt dadurch zustande, daß mit der Einwohnerzahl in den Außenhandelswert dividiert wird. Als äußerste Gegensätze stellen sich hierbei 2220 und 6 Mark auf den Kopf heraus, erstere Zahl für die Straits Settlements, letztere für China; die Spannung beträgt also 1 : 370 und ist *in maximo* nicht so groß wie bei dem Arealkoeffizienten. Auch bei dem Kopfkoeffizienten stehen abgesehen von den Straits Settlements, die eine Ausnahmestellung innehaben, weil sie eigentlich nur ein Stadtgebiet darstellen, Belgien und die Niederlande mit 1659 und 1225 Mark an erster Stelle, während die allergrößten Handelsstaaten: England, Deutschland und die Vereinigten Staaten wesentlich geringere Beträge aufweisen. Auch hier stelle ich *acht* Typen von einem gewissen Durchschnitt der Einwohnerzahlen auf.

Den ersten Typus stellen die Gebiete mit etwa einer Million Seelen und weniger dar. Die Führung hat hier Neuseeland mit 725 Kopfkoeffizient; weitere Angehörige sind Neufundland, 515, Uruguay, 392, Costarica, 206 und Paraguay, 76. Die Gegensätze verhalten sich fast wie 1 : 10. Interessant ist der Vergleich zwischen den beiden Nachbarn Uruguay und Paraguay, der sehr zuungunsten des letzteren ausfällt und fast ausreicht, um dessen geringe wirtschaftliche Entwicklung zu kennzeichnen.

Der zweite Typus umfaßt Länder von zwei bis vier Millionen Seelen, an deren Spitze die Schweiz mit 643 steht. Mit ansehnlichen Beträgen schließen sich Kuba, 535, Dänemark, 495, Norwegen, 327, Chile, 273 und Finnland, 226, an. Weiterhin folgen Ceylon, 107, Britisch-Westindien, 74, Bulgarien, 67, Venezuela, 62, Serbien, 50 und zuletzt Tunesien, 10. Die Gegensätze verhalten sich hier wie 1 : 64.

Zum dritten Typus sind Länder mit fünf bis acht Millionen Seelen zu rechnen. Den Reigen eröffnen hier die Niederlande, 1659 und Belgien, 1225. In weitem Abstande reihen sich der Australische Bund, 580, Argentinien, 446, Kanada, 451, Britisch-Südafrika, 293 und Schweden, 260, an, mit noch geringeren Beträgen Algerien, 145, Rumänien, 137, Persien, 35 und Korea, 12. Die Gegensätze sind viel weiter gespannt als bei den vorigen Typen und verhalten sich wie 1 : 137.

Der vierte Typus besteht aus Ländern mit etwa 15 bis 20 Millionen Seelen. Unter diesen hat Brasilien den ersten Platz, 136; dann kommen Ägypten, 105, Spanien, 80, Mexiko, 70, Britisch-Westafrika und das französische Asien, je 21 und die deutschen Besitzungen in Afrika und Ozeanien, 15. Die Spannung ist mit 1 : 9 recht gering; auch der Kopfbetrag hat bei allen Angehörigen dieses Typus einen verhältnismäßig niedrigen Stand.

Als Vertreter des fünften Typus mit 36 bis 50 Millionen Seelen sind England, Frankreich und Italien zu nennen. England hat einen Kopfkoeffizienten von 560, also nur etwa ein Drittel von dem der Niederlande, Frankreich 344 und Italien 127. Die Gegensätze sind nicht erheblich, aber immerhin charakteristisch für die Handelsstellung dieser Staaten.

Für den sechsten Typus mit mehr als 50 bis über 65 Millionen Köpfe können drei Beispiele genannt werden: Deutschland, 295, Österreich-Ungarn, 92 und Japan, 40;

Deutschland verhält sich somit zu dem benachbarten und befreundeteten Kaiserstaate wie 3 : 1.

Der siebente und der achte Typus werden nur durch je zwei Staaten vertreten, der siebente, über 100 bis 140 Millionen Köpfe, durch die Vereinigten Staaten, 163 und Rußland, 43, der achte, über 300 Millionen Einwohner, durch Britisch-Indien, 15, und durch China, 6.

Überschaut man die Gestaltung der Kopfkoeffizienten bei den acht Bevölkerungstypen, so läßt sich keine scharf hervortretende Bewegung bestimmter Art erkennen, wie dies bei den Typen der Arealkoeffizienten der Fall ist. Wohl finden sich die kleineren und kleinsten Kopfbeträge vorzugsweise bei den Ländern mit großer bis sehr großer Bevölkerung, aber die Gebiete mit schwacher Einwohnerzahl haben nicht die höchsten Kopfbeträge aufzuweisen, diese kommen vielmehr bei den Ländern von mittelgroßer Seelenzahl vor, wenn diese eine bemerkenswerte Wirtschaftsstellung einnehmen oder eine günstige Verkehrslage besitzen oder beide Eigenschaften vereinigen.

Die Nebeneinanderstellung der Areal- und Kopfbeträge ohne Rücksicht auf die Größentypen legt einige interessante Beobachtungen nahe. An der Spitze stehen in beiden Fällen Belgien und die Niederlande. Bei diesen spielt demnach der Außenhandel im Vergleich zu allen anderen Ländern die größte wirtschaftliche Rolle. Diese einzigartige Stellung hat ihren Grund sowohl in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart. Ein Teil des heutigen Belgiens: Flandern mit Brügge, war im späteren Mittelalter der Mittelpunkt des intereuropäischen Handels; später trat Antwerpen an seine Stelle. Im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert hatte Amsterdam den gleichen Rang im überseeischen Handel und Verkehr. Wenn auch bei Antwerpen und Amsterdam später schwere Verluste eintraten, so hat sich doch manches bis zur Gegenwart gerettet, und in dieser kommt die außerordentlich günstige Verkehrslage in Verbindung mit der Entwicklung der auf Steinkohle und Eisen beruhenden Industrie beiden Ländern in vorzüglicher Weise zugute. Die wichtigeren Einzelheiten dieser Vorzüge sollen später besprochen werden. Hier genüge es hervorzuheben, daß, wenn irgendwelche Staaten als eigentliche Handelsländer bezeichnet werden dürfen, dies von Belgien und den Niederlanden gilt. Auf diese folgen mit hohen Arealbeträgen: 8 000 bis 25 000 Mark auf den Quadratkilometer England, die Schweiz, Deutschland und Frankreich, aber doch jenen gegenüber in zweiter Reihe stehend. Wenn die

Schweiz ihre beiden umfangreichen Nachbarn übertrifft, so kommt dies einerseits von dem starken Verbrauch fremder Erzeugnisse, namentlich Rohstoffe, anderseits von der hervorragenden Leistungsfähigkeit ihrer Ausfuhrindustrien. Bei den Kopfbeträgen folgt die Schweiz, abgesehen von Neuseeland, unmittelbar auf Belgien und die Niederlande, demnach eher als Großbritannien, eine Beobachtung, welche den ausgezeichneten Handelsrang der Schweiz zum Ausdruck bringt. Bedeutend später als Großbritannien in der Liste der Kopfbeträge folgen Frankreich und Deutschland, und zwar Frankreich vermöge seiner geringen Bevölkerung vor Deutschland, dessen Kopfbetrag sogar geringer ist als derjenige Norwegens.

Werfen wir noch einen kurzen Blick auf die Gebiete niedriger Areal- und Kopfbeträge, so sind es in beiden Fällen vorzugsweise außereuropäische Länder, aber doch nicht ausschließlich dieselben. In beiden Koeffizientenfällen finden sich niedrige Beträge bei China, Tunesien, Korea, Britisch-Indien, Britisch-Westafrika, Persien, Venezuela, Mexiko, Paraguay usw. Wesentliche Unterschiede der Beträge machen sich z. B. bei dem Australischen Bund und bei Kanada bemerkbar; bei beiden ist der Kopfbetrag verhältnismäßig hoch, der Arealbetrag dagegen niedrig, entsprechend den starken Gegensätzen zwischen Bevölkerung und Bodenfläche.

5. Land- und Seehandel.

Der Welthandel vollzieht sich teils zu Lande, teils zur See. Demnach fallen alle Handelsgebiete in drei Gruppen, insofern sie entweder bloß zu Lande oder bloß zur See oder beiderseits zugänglich sind; in letzterem Falle gibt es wieder zahlreiche Verschiedenheiten.

Ausschließlich Seehandel herrscht in solchen Handelsgebieten, die entweder Inseln sind oder aus Inseln und Inselgruppen bestehen, also der ganze Erdteil Australien, Westindien, Neufundland, die afrikanischen Inseln, das vereinigte Königreich Großbritannien, Malta, Island, Japan, Hongkong, die Philippinen, Niederländisch-Indien, Ceylon u. a. Auch das Sultanat Oman ist hierher zu rechnen, weil es auf der Landseite von verkehrsloser Wüste begrenzt wird. Dasselbe gilt von der britischen Besitzung Aden. Die Gesamtheit dieser und anderer reiner Seehandelsgebiete leistete nach den letzten Aufnahmen die Summe von 36 579 Millionen Mark oder reichlich 22 % des gesamten Welthandels dem Werte nach. Bei den einzelnen Erdteilen ge-

staltete sich der Anteil des reinen Seehandels an dem Gesamthandel in recht verschiedener Weise. Australien hat, wie wir gesehen haben, nur Seehandel. Bei Asien beträgt der Anteil 27, bei Europa 24, bei Amerika und Afrika nur 4 %.

Die Länder mit reinem Landhandel sind nicht zahlreich und abgesehen von der Schweiz alle mehr oder weniger unbedeutend, man denke nur an Serbien, Afghanistan, Abessinien, Bolivia, Paraguay und einige britische Besitzungen in Afrika. Alle diese zusammen stellen einen Wert von 3386 Millionen Mark oder den fünfzigsten Teil des Welthandels dar. Von dem europäischen Gesamthandelswert stellt der reine Landverkehr knapp drei, von dem afrikanischen zwei, von dem asiatischen eben ein und von dem amerikanischen nicht ganz ein halbes Prozent.

Somit ist die Mehrheit der Handelsgebiete amphibischer Natur, jedenfalls aber ist dieser Typus in räumlicher und dynamischer Beziehung vorherrschend. Reichlich drei Viertel des gesamten Welthandels gehören hierher; bei den Erdteilen gestaltet sich der Anteil am Gesamthandel verschieden, bei Afrika und Amerika sind es 94, bei Europa 73 und bei Asien 72 Hundertteile. Bei den einzelnen Gebieten gestaltet sich das Verhältnis zwischen See- und Landhandel in sehr verschiedener Weise, je nach der Ausdehnung jeder Begrenzungsart und nach der Brauchbarkeit derselben für den Außenhandel.

Gebiete, bei denen aus diesen und anderen Gründen der Landhandel zurücktritt, sind Norwegen, Griechenland, die Türkei, die afrikanischen Länder längs der Küste, sämtliche Staaten und Kolonien Süd- und Mittelamerikas, Korea, China, das französische Indochina, Siam, die Straits Settlements mit den Malaienstaaten, Britisch-Indien u. a. m. Bei vielen dieser Gebiete ist der Landverkehr ganz unbedeutend, bei manchen wird er überhaupt für gewöhnlich nicht mitgerechnet, wie bei China und Britisch-Indien, und es wird besonders hervorgehoben, wenn er mit gemeint werden soll. Bei Britisch-Indien z. B. macht er in Ein- und Ausfuhr nur 197 Millionen Mark aus, der Seehandel dagegen einschließlich der Edelmetalle reichlich den siebenundzwanzigfachen Betrag. Aber auch bei Ländern, welche zu gleichen Teilen von Land und Wasser oder überwiegend von Land begrenzt sind, vollzieht sich der Außenhandel in unverhältnismäßiger Stärke auf dem Seewege, weil dieser die billigere und ältere Verkehrsmöglichkeit ist. Auch ohne haarscharfen statistischen Beweis unterliegt es somit keinem Zweifel, daß im gegen-

wärtigen Außenhandel der Erde die Beförderung zur See die Hauptrolle spielt.

Einige Beispiele mögen das Verhältnis zwischen Land- und Seebeförderung klarlegen. Nach einer Zusammenstellung im „Nautikus 1913" leistete von dem gesamten Wertumsatze Deutschlands im Jahre 1912 der Seehandel 67,1, der Landhandel 32,9 %; seit dem Jahre 1900 aber ist der erstere um 2 % gestiegen, der letztere in entsprechendem Maße zurückgegangen; in absoluter Zahl bedeutet diese Verschiebung zugunsten des Seehandels eine Summe von rund 389 Millionen Mark. Der reine Landverkehr Deutschlands bezieht sich, abgesehen von Kleinigkeiten, auf Österreich-Ungarn, die Schweiz, Serbien und die Freihäfen. Der amphibische Warenaustausch betrifft Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Italien, die Niederlande, Rumänien, Rußland und die Türkei. Interessant ist es nun, wie sich bei jedem einzelnen dieser Staaten das Verhältnis zwischen See- und Landbeförderung gestaltet. Nach der belgischen Statistik vollziehen sich sechs Elftel des Gesamthandels auf dem Landwege und fünf Elftel auf dem Seewege. Für den Verkehr mit Deutschland nimmt man dagegen an, daß wegen der größeren Landgrenze zwei Drittel auf dem Rhein und mit der Eisenbahn, ein Drittel über Antwerpen zur See befördert wird. Bei dem Warenaustausch Bulgariens mit Deutschland rechnet man nur ein Viertel auf den Landweg. Dieser beansprucht bei dem Handel mit Dänemark ein Drittel, bei dem mit Frankreich dagegen fünf Sechstel, bei Italien die Hälfte, bei den Niederlanden neun Zehntel, bei Rumänien ein Viertel, bei Rußland ein Drittel, endlich bei der Türkei ein Fünftel. Der Warenverkehr Deutschlands mit den obengenannten neun Staaten machte im Jahre 1912 insgesamt den Betrag von 6953 Millionen Mark oder reichlich 35 % des Gesamtwertumsatzes aus; von der erstgenannten Summe entfielen 55 % auf die Landbeförderung.

Bei den Vereinigten Staaten halten sich Land- und Seegrenzen ungefähr die Wage; aber von dem Gesamthandel werden doch nur 14 % den Landweg gehen, wenn man annimmt, daß sich der ganze Warenaustausch der Vereinigten Staaten mit Kanada und Mexiko auf Binnenwegen vollzieht, was natürlich nicht der Fall ist, namentlich im Hinblick auf Mexiko.

Mit vollem Rechte darf man also sagen, daß der heutige Welthandel vorzugsweise auf dem Seewege vor sich geht, und weiter, daß der überseeische Handel in Zukunft mindestens in

demselben Maße über den Landhandel hinausgreifen wird, wie es seit Mitte des vorigen Jahrhunderts geschehen ist. Diese Erwartung und Vorhersage wird durch die Lage der Dinge vollauf bestätigt. Denn in den nächsten Jahrzehnten wird sich die wirtschaftliche Entwicklung der außereuropäischen Erdteile rasch weiter vollziehen und der Schwerpunkt ihrer Produktion wird wie bisher bei den meisten auf der Gewinnung von Rohstoffen liegen, die in den dicht bevölkerten Industrieländern Europas auf das dringendste gebraucht werden. Anderseits werden sich diese mit größtem Eifer bestreben, ihre Industrieausfuhr zu vermehren und in überseeischen Ländern unterzubringen.

6. Aktiver und inaktiver Welthandel.

Welches sind nun die Staaten und Völker, welche den heutigen Welthandel, insonderheit den Seehandel, mehr oder weniger beherrschen, also den Warenaustausch in unbedingtem oder bedingtem Sinne selbständig vollziehen und somit aktiven Handel treiben gegenüber denjenigen Gebieten, die in diesem Sinne einen inaktiven Handel aufweisen? Als selbständige Handelsstaaten sind diejenigen anzuerkennen, deren Großkaufmannschaft den Warenverkehr mit fremden Ländern durch eigenes Personal und mit eigenem Kapital betreibt und die betreffenden Gegenstände, soweit Seehandel in Betracht kommt, vorzugsweise oder ausschließlich mit eigenen Schiffen oder wenigstens mit Schiffen des eigenen Landes an den Bestimmungsort oder in dessen Nähe befördert. Die Beförderung mit eigenen Schiffen der Kaufmannschaft als die ältere Form gehört zwar fast ganz der Vergangenheit an, da sich die Reederei fast vollständig von der früheren engen Verbindung mit der Großkaufmannschaft losgelöst und selbständig gemacht hat. Immerhin ist aber das enge Verhältnis zwischen nationalem Handel und nationaler Schiffahrt geblieben, denn der Handel folgt der Flagge und umgekehrt. Unselbständig oder inaktiv sind diejenigen Gebiete, in denen die Vertreter jener mehr oder weniger selbständigen Völker den Warenaustausch wie auch den Seeverkehr vollziehen. Zwischen diesen scharfbegrenzten Gegensätzen gibt es mancherlei Zwischen- und Übergangsformen, die man als bedingt aktive oder bedingt inaktive bezeichnen kann.

Wohl das sicherste Kennzeichen für das Vorhandensein selbständigen Handels ist der Besitz einer leistungsfähigen Kauffahrteiflotte. Die Größe derartiger Flotten pflegt man bekanntlich in Brutto-Registertonnen anzugeben,

und da die Dampfer im Laufe einer bestimmten Zeit ausgedehntere Fahrten vollziehen als die Segler, so rechnet man die Dampfer-Nettotonnen neuerdings viermal so hoch als die Seglertonnen. Man gewinnt auf diese Weise die Leistungstonnage. Für das Jahr 1912 berechnete sich die Leistungstonnage der ganzen Erde auf rund 97 Millionen Tonnen, wovon knapp vier auf die Segler entfielen.

Von der Gesamtleistungstonnage besitzt Europa reichlich vier Fünftel; in den Rest teilen sich die übrigen Erdteile; die Hälfte davon nimmt jedenfalls Amerika in Anspruch. In Europa liegt geradeso wie bei dem Außenhandel der Schwerpunkt des Schiffsbesitzes in den nordwestlichen Gewässern, in denen nahezu zwei Drittel der Weltflotte beheimatet sind. Bei der Verteilung der Weltflotte auf einzelne Gebiete fällt der verhältnismäßig größte Besitz auf das britische Reich, nämlich 488 Tausendteile (davon 460 auf das Mutterland, der Rest auf die Außenbesitzungen). Dieses hat somit weitaus die größte Schiffskraft, folglich auch die entsprechenden Mittel, im Außenhandel selbständig und gebietend aufzutreten.

Auf England folgen, wie beim Welthandel, so im Schiffsbesitze, Deutschland und die Vereinigten Staaten, aber in viel weiterem Abstande als dort. Deutschland hat nur den vierten Teil von Englands Schiffsbesitz oder 11 % der Weltflotte, die Vereinigten Staaten nur 6 %, und damit entschieden zu wenig zur Bewältigung seiner auswärtigen Aufgaben. Von gewisser Seite hat man sich alle mögliche Mühe gegeben, diesem schwerwiegenden Mangel abzuhelfen, aber bisher ohne Erfolg. Auch der Morgantrust, auf dessen Wirksamkeit man bei seiner Gründung große Hoffnungen setzte, hat den auf ihn gesetzten Erwartungen nicht entsprochen und ist wieder aufgelöst worden. Somit gehören die Vereinigten Staaten zu denjenigen Gebieten, deren Außenhandel nur eine bedingte Selbständigkeit besitzt.

Im Verhältnis zu seinem Außenhandel hat Norwegen mit 4,9 % einen verhältnismäßig hohen Anteil an der Weltflotte, aber man muß bedenken, daß es zur Bewältigung des eigenen Landesverkehrs eines ungewöhnlich großen Schiffsparkes bedarf, und daß dieser nach Größe und Güte der Fahrzeuge nicht ganz auf der Höhe der Zeit steht. Doch macht man neuerdings kräftigere Anstrengnugen zur Abhilfe. Frankreich, mit 4,3 % der Weltflotte, steht erheblich gegen Deutschland zurück; somit ist es in nicht genügendem Maße ausgerüstet, mit den vorher genannten Seehandelsstaaten in erfolgreichen Wettbewerb zu treten, ja selbst den Bedürfnissen

des eigenen Landes vollständig zu genügen. Italiens Handelsflotte, 3,1 % der Weltflotte, entspricht ungefähr den Anforderungen des nationalen Außenhandels; das gleiche kann man von Östereich-Ungarn, Spanien, Dänemark und Griechenland sagen. Rußlands, Belgiens und der Niederlande Schiffskräfte sind dagegen viel zu klein.

Von den außereuropäischen Staaten ist Japan der einzige, der mit den großen Seestaaten in Wettbewerb zu treten vermag. Zunächst geschieht dies mit Erfolg in dem Stillen Ozean und teilweise auch im Indischen Ozean. Ob das so geschickte und strebsame Volk seine Unternehmungen auch auf den Atlantischen Ozean ausdehnen wird, bleibt abzuwarten. In seiner Seegeltung steht es in der Mitte zwischen Frankreich und Italien. Wenn sich bei anderen auswärtigen Ländern erwähnenswerte Schiffsparke vorfinden, wie in Brasilien, Argentinien, Chile, China, Kuba, Uruguay usw., so dienen diese ausschließlich dem Küsten- und Nachbarverkehr; für die Beteiligung an dem Welthandel kommen sie aber nicht in Betracht.

Unter den heutigen Verhältnissen der Verkehrsfreiheit zur See kann natürlich keine Rede davon sein, daß auch in den Ländern mit ausreichender Handelsflotte der Verkehr ausschließlich von der nationalen Flagge bewirkt wird, vielmehr werden alle Häfen auch von fremden Schiffen aufgesucht; es kommt nur darauf an, in welchem Umfange dies geschieht.

Die wichtigeren Länder mit Seeverkehr lassen sich in dieser Beziehung in zwei Gruppen zusammenfassen, und zwar danach, ob die nationale Flagge in erster Reihe steht oder nicht. Bei der ersten Gruppe kann man wieder unterscheiden, ob der Vorrang der nationalen Flagge absolut, über die Hälfte, oder relativ, unter der Hälfte, ist.

Die Länder mit absolutem Vorrang sind Österreich mit 689, Ungarn 657, England 599, Deutschland 594, Norwegen 565 und Dänemark 550 Tausendteilen des Schiffsverkehrs. Daß gerade Österreich und Ungarn an der Spitze stehen, hängt hauptsächlich mit der fast versteckten Lage ihrer Häfen zusammen, weit abseits von den großen Seestraßen des Weltverkehrs und in den Winkeln eines Meeresteils, dessen meiste Küstengebiete nur eine geringe wirtschaftliche Leistung besitzen; es ist da für andere Völker ziemlich wenig zu holen und zu bringen.

Ein relativer Vorrang findet sich in Schweden, Japan, Argentinien, Spanien und Griechenland, bei denen der Anteil des nationalen Schiffsverkehrs in absteigender Linie zwischen

496 und 344 Tausendteilen wechselt. Wenn sich Argentinien in dieser Gruppe befindet, so ist dies so zu verstehen, daß die nationale Flagge den Küsten- und Nachbarverkehr leistet, während der Hochseeverkehr in den Händen der europäischen Handelsstaaten liegt.

Bei denjenigen Gebieten, deren eigene Flotten weder absolut noch relativ im Vordergrunde stehen, erhebt sich die Frage, welcher fremde Staat den Vorrang hat. Selbstredend ist dies in den meisten Fällen England. In nicht weniger als zehn Ländern hat es die absolute Vormachtstellung, von reichlich vier Fünfteln bis herab auf die Hälfte. Am stärksten unter englischer Seeherrschaft steht Persien mit 818 ‰. Es folgen Britisch-Indien, Britisch-Südafrika, Australien, Kanada, Hongkong, Persien, Chile, Singapore und Portugal; darunter sind also sechs britische Außenbesitzungen, und zwar gerade die ausgedehntesten und für den Handel wichtigsten.

Den relativen Vorrang hat England in vierzehn Gebieten mit Anteilen von 498 bis herab auf 210 Tausendstel. Am stärksten, nahezu zur Hälfte, ist die englische Flagge an dem Seeverkehr in den Vereinigten Staaten, in Brasilien, in Niederländisch-Indien und Belgien beteiligt, also lauter hervorragende Handelsgebiete mit teilweise sehr beträchtlicher Schiffsbewegung. Die übrigen Gebiete, in denen England den relativen Vorrang hat, sind in absteigender Reihenfolge Uruguay, Ägypten, China, Frankreich, die Niederlande, Rußland, Italien, Mexiko und Kuba, also lauter nichtbritische Gebiete.

Die deutsche Flagge hat in keinem fremden Lande den absoluten oder relativen Vorrang, aber doch nimmt sie bei 20 unter 35 zum Vergleich herangezogenen Gebieten die zweite Stelle ein, in einigen Fällen mit ansehnlichen Beträgen. Den verhältnismäßig stärksten Anteil hat sie an dem Seeverkehr Chiles, 322 ‰, und Portugals, 308 ‰. Weiterhin folgen Belgien, Brasilien, Peru, Dänemark, Uruguay, Rußland, Mexiko, Kuba, Britisch-Südafrika, England usw., also vorzugsweise nordeuropäische und amerikanische Länder.

Unter den Ländern, welche ihren Seeverkehr nur in beschränktem Maße selbst zu leisten vermögen, sind vor allem die Niederlande, Frankreich, Italien, die Vereinigten Staaten, Belgien, die Türkei und Portugal namhaft zu machen. Am schlimmsten sieht es damit in Portugal aus, dessen Flagge eben den fünfzigsten Teil seines Seeverkehrs vollführt. Die Türkei bringt es zu einem Elftel, Belgien zu einem Achtel. Frank-

reich, Italien und die Vereinigten Staaten mit knapp einem Viertel stehen ungefähr auf gleicher Stufe, die Niederlande etwas höher. Die Abhängigkeit dieser Staaten von anderen, namentlich von England, in zweiter Linie von Deutschland, gilt natürlich zunächst für den Verkehr, in abgeschwächtem oder modifiziertem Sinne kommt sie aber auch für den Außenhandel zur See in Betracht.

Zur Ergänzung des eben Behandelten möge die Betrachtung von 39 wichtigeren außerdeutschen Seehäfen der Erde dienen. In 17 davon überwiegt die Landesflagge, und zwar absolut in Liverpool (924 ‰), Glasgow, Leith, London (670 ‰), Cardiff, Hull, Newcastle-Shields, Triest, Malmö, Gothenburg und Kopenhagen, also vorzugsweise in Großbritannien gelegen; relativ ist das Übergewicht der Landesflagge in Fiume, Kobe, Marseille, Barcelona, Stockholm und Piräus. Von den übrigen 22 Häfen haben 17 den englischen und 5 den deutschen Vorrang aufzuweisen. Ersterer verteilt sich über die ganze Erde, der deutsche betrifft Cherbourg, Southampton, Amsterdam, Neapel und Riga. In 17 anderen hat die deutsche Flagge den zweiten Rang; mit mehr als einem Fünftel des Gesamtverkehrs sind davon Lissabon, Valparaiso, Funchal, Antwerpen, Rio de Janeiro, St. Petersburg und Montevideo hervorzuheben.

Einige Welthäfen stehen in ganz besonderem Grade unter fremdem Verkehrseinflusse; ich nenne aber nur solche, bei denen die nationale Flagge bis ein Zehntel des Verkehrs zustande bringt. Es sind Cherbourg, Montreal, Santos, Funchal, Rio de Janeiro, Montevideo, Lissabon, Konstantinopel, Valparaiso, Antwerpen und St. Petersburg. Mehrere davon sind bloße Anlaufshäfen, namentlich für den Passagierverkehr, andere aber auch wichtige Handelsplätze.

7. Binnenverkehr.

Neben dem Hochseeverkehr dürfen natürlich die Binnenverkehrsmittel zu Wasser und zu Lande nicht außer acht gelassen werden, namentlich die Eisenbahn, die Binnen- und Küstenschiffahrt, außerdem die älteren Verkehrsmittel, die in Gebieten niederer Kultur noch heutigestags vorherrschen. Denn durch die Binnenverkehrsmittel wird in den Ländern ohne Seeverkehr der ganze Warenaustausch mit dem Auslande, in den amphibischen Gebieten der jeweilige Teil des Landtransportes bewirkt. Aber auch in den Ländern mit reinem Außenhandel zur See haben sie die

wichtige Aufgabe, die Güter aus den verschiedensten Teilen bis an die Küsten zu befördern und sie von da aus über das Binnenland zu verteilen. Dabei sind nicht nur mitunter riesige Entfernungen, sondern auch gewaltige Schwierigkeiten und Gefahren zu überwinden. Man denke an die Felle und Pelze, welche in den nördlichen Teilen Amerikas und Asiens erbeutet, durch Tausende von Kilometern in die Häfen befördert werden müssen. Man denke an die Elefantenzähne, die aus dem Innern Afrikas, an die Kautschukmengen, die aus den Fieberregionen von Zentralbrasilien, an die Wollballen, die aus den Binnenflächen Australiens an die Ausfuhrstellen geschafft werden, und man wird dem Werte und der Wirkung der Binnenverkehrsmittel gerechte Anerkennung nicht versagen gegenüber dem allerdings viel augenfälligeren Eindruck der Riesenschiffe, welche die Häfen der Weltplätze füllen und aller Augen auf sich ziehen.

Ein kurzer Blick auf die räumliche Verteilung der Binnenverkehrsmittel ist daher am Platze. Im Norden der Kontinente beschränkt sich der Landverkehr auf Hunde- und Renntierschlitten, namentlich gilt dies für das nordöstliche Asien, wo diese Beförderungsart bis fast an den fünfzigsten Parallel (Amurmündung) herabreicht. Je weiter nach Westen, um so schmaler wird das Verbreitungsgebiet des Hunde- und Renntierschlittens. Südlich davon folgt die Herrschaft des Pferdes, die, gelegentlich mit dem Maulesel geteilt, vor dem Aufkommen der Eisenbahn fast die gesamte feste Erdoberfläche umfaßte, soweit sie dem Handel und dem Verkehr erschlossen war. In Asien reichte die Herrschaft des Pferdes südwärts bis an die Grenze der Wüstensteppen, wo das Kamel in den Vordergrund tritt. Der mehr oder weniger ausschließliche Verkehrsraum des Kamels erstreckt sich von den Grenzen der Mandschurei quer durch Asien bis an die Küste des Atlantischen Ozeans fast über das halbe Erdenrund; neuerdings ist es auch auf Inneraustralien und gelegentlich auf Deutsch-Südwestafrika ausgedehnt worden. Der Kameltransport hat seit unvordenklichen Zeiten eine einzigartige und hervorragende Rolle gespielt, die erst neuerdings eine gewisse Einschränkung erfahren hat, seitdem es gelungen ist, einige Steppen und Halbwüsten mit Eisenbahnen zu versehen.

In den kalten Hochsteppen Innerasiens, namentlich Tibets, wird das Kamel durch den Grunzochsen (Yak) ersetzt, der mit ebenso großer Sicherheit die felsigen Hochländer durchschreitet wie das Lama in den Anden von Peru und

Bolivia. Noch beschränkter als die Leistungsfähigkeit der beiden obengenannten Tiere für den Warentransport ist die des Elefanten, der nur in einigen Teilen Indiens Verkehrsarbeit verrichtet. Hier wie in manchen Teilen der Erde tritt das Rind in Wirksamkeit; in Südafrika beherrschten eine Zeitlang die Zugochsen den Handelsverkehr.

Seit dem Jahre 1825 hat die Eisenbahn ihren Siegeslauf über die Erde angetreten und einen Einfluß auf Handel und Verkehr ausgeübt, wie es niemals vorher von einem Verkehrsmittel geschehen war. Nach den bisher gemachten Erfahrungen gibt es auf dem Festlande für den Bahnbau keine unüberwindlichen Schwierigkeiten mehr, und es ist nur eine Frage der Zeit, bis ein mehr oder minder dichtes Eisenbahnnetz die wirtschaftlich irgendwie brauchbaren Teile auch der auswärtigen Länder überziehen wird. Heute kann man Europa und Nordamerika als Eisenbahnerdteile bezeichnen; die übrigen Erdteile stehen noch zurück, aber die in den letzten Jahrzehnten gemachten Fortschritte sind immerhin bemerkenswert. Vom Standpunkte des Areals beurteilt, hat heute Belgien weitaus das dichteste Eisenbahnnetz, denn hier kommen auf 1000 qkm Bodenfläche 284 km Eisenbahnen. In England ist die Eisenbahndichte kaum halb so groß.

In den zwanzig Jahren von 1890 bis 1910 hat sich das Eisenbahnnetz der Erde von 617 285 auf 1 030 014 km vermehrt, also im Jahresdurchschnitt um reichlich drei Hunderteile, aber die außereuropäischen Erdteile hatten eine etwas stärkere Zunahme als Europa. In Asien betrug sie in dem genannten Zeitraume das Dreifache, in Afrika das Vierfache, ein Beweis dafür, daß es auch hier endlich vorangeht. Und je rascher sich das Bahnnetz in den genannten Erdteilen verdichtet, desto lebhafter wird der Anteil an dem Welthandel steigen, denn in beiden sind es nicht die Küsten, welche produzieren und Bedürfnisse haben, sondern die Binnenländer.

Weniger belangreich für den Welthandel als die genannten Verkehrsmittel, aber immerhin erwähnenswert sind die binnenländischen Wasserstraßen auf Flüssen, Kanälen und Landseen. Ihre Wirksamkeit kommt in erster Linie dem Binnenhandel zugute, und auch in dieser Beziehung haben sie vielfach infolge des übermächtigen Wettbewerbs der Eisenbahnen gegen früher Einbuße erlitten, teilweise auch, weil die aus älteren Zeiten stammenden Wasserwege den Anforderungen der Neuzeit nicht immer genügen. Aber in der unmittelbaren Gegenwart schenkt man ihnen in richtiger Beurteilung ihrer möglichen Leistungsfähigkeit erhöhte Beach-

tung und bemüht sich, ihre Einrichtungen den gesteigerten Aufgaben anzupassen.

Die Hauptgebiete der Binnenwasserstraßen für den Außenhandel liegen zurzeit in Mitteleuropa und Nordamerika. In ersterem sind es namentlich der Rhein, die Donau, die Elbe, die Weichsel und der Memel, auf denen große Gütermassen von Land zu Land befördert werden. Der Rhein leitet riesige Massen von Getreide und industriellen Rohstoffen aus allen Teilen der Erde durch Vermittlung Belgiens und der Niederlande in die dicht bevölkerten Distrikte an seinen Ufern und deren Nachbarschaft. Große Werte stellen die Industrieerzeugnisse dar, welche den umgekehrten Weg nehmen. Die Donau bildet die Verbindung zwischen dem Herzen von Europa und dem Schwarzen Meere, also auch mit Asien; ansehnlich ist der Güteraustausch der Uferstaaten. Durch die Elbe wird eine unmittelbare Verbindung zwischen Böhmen, dem besten Teile des österreichischen Kaiserstaates, mit Hamburg hergestellt. Ansehnlich sind die Warenbeträge, die auf Weichsel und Memel aus Rußland nach den deutschen Ostseehäfen kommen und von da weitergehen. In Osteuropa ist es die Wolga, die aus dem Herzen Rußlands in das Kaspische Meer fließt und somit einen weiteren Zusammenhang mit Asien herstellt. Der Warenaustausch zwischen Persien und Rußland vollzieht sich großenteils auf diesen Binnenwasserstraßen.

Übertroffen werden die vorhergenannten Güterbewegungen durch die fabelhaften Transporte auf den Großen Seen zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten, und diese Seen stehen wiederum mit den beiderseitigen Seehäfen New York und Montreal in unmittelbarer Verbindung. So können Waren, die im Innern Nordamerikas erzeugt worden sind, beständig auf dem Wasserwege durch Verbindung von See- und Binnenschiffahrt in das Kaspische Meer gelangen. Mehr in der Zukunft als in der Gegenwart liegt die Bedeutung der Binnenwasserstraßen Südamerikas, Asiens, teilweise auch Afrikas.

III. Welthandelsländer.

In den im vorigen Kapitel gegebenen Übersichten ist dargelegt worden, daß sich kein Gebiet der Erde vom Außenhandel ausschließt, daß sich aber der absolute und relative Anteil in den einzelnen Fällen auf äußerst verschiedene Weise gestaltet. Ferner ist darauf hingewiesen worden, daß die Beteiligung am Welthandel aktiv oder inaktiv sein kann oder eine Zwischenform zwischen beiden darstellen kann. Wenn nun auf den folgenden Seiten von den Hauptvertretern des Welthandels gesprochen werden soll, so sind darunter diejenigen Länder zu verstehen, welche nicht nur einen ansehnlichen Anteil an dem Gesamtumsatz nehmen, sondern ihre Tätigkeit, sei sie aktiv oder bedingt aktiv, auch mindestens auf zwei Erdteile erstrecken. Länder, deren Warenaustausch sich auf einen einzigen Erdteil beschränkt, könnten auch dann nicht als Welthandelsländer angesprochen werden, wenn ihr Güterverkehr einen sehr hohen Betrag erreichte. Aber unter den heutigen Verhältnissen kommt dieser Fall nicht vor. Vielmehr haben die Länder mit hohem Wertumsatz ihre Beziehungen zur ganzen Welt oder wenigstens zu mehreren Erdteilen, und der Charakter ihres Handels ist meistenteils aktiv oder wenigstens bedingt aktiv.

1. England.

Unter den Hauptvertretern des Welthandels hat England im Sinne des vereinigten Königreichs seit langer Zeit die erste Stelle sowohl wegen der riesigen Höhe seines Wertumsatzes und der Verteilung seines Handels über die ganze Erde, als auch wegen der großen Selbständigkeit und des gewaltigen Einflusses, den es unmittelbar und mittelbar andern Ländern gegenüber zum Ausdruck zu bringen versteht. Der englische Handel ist schlechthin Welthandel, und zwar in höherem Sinne, als es jemals und irgendwo der Fall war.

Als breite und zuverlässige Grundlagen hat dieses großartige und herrliche Gebäude die Sachkenntnis, den Unternehmungsgeist und die Kapitalkraft der englischen

Kaufmannschaft und weiterhin des englischen Volkes; gestützt wird es durch eine unvergleichliche Reihe starker und fester Säulen wie die geographische Lage des Inselreichs, die altbewährte, vielseitige und fast allen Aufgaben gewachsene Industrie, ein frühzeitig und mannigfaltig entwickeltes Verkehrswesen, einen riesigen Außenbesitz, eine weitverbreitete Sprache und eine den Aufgaben des Handels wie der Wirtschaft überhaupt angepaßte Staatspolitik.

Die Engländer sind ebensowenig wie die Schotten von vornherein ein Handelsvolk gewesen, und noch im sechzehnten Jahrhundert traten sie als solches keineswegs hervor. Erst die Unternehmungen zur See seit Mitte des sechzehnten Jahrhunderts und die daran geknüpfte Erwerbung von Außenbesitzungen sowie der Wettbewerb mit anderen Völkern führten sie auf die Bahn, auf der sie später durch eigene Tüchtigkeit wie durch die Gunst der Verhältnisse die höchsten Ziele erreichen sollten. Wie sie die Gunst der Zeitlage gegen Ende des achtzehnten und zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts auszunutzen verstanden, ist an einer früheren Stelle dieses Buches, vgl. S. 20, kurz dargelegt worden. Für die durch die Entwicklung der Dinge ihnen zufallenden Aufgaben brachten die Engländer ihre alte niedersächsische Natur mit: kühle Ruhe und zähe Ausdauer einerseits, trotzige Selbständigkeit, festen Willen und unbeugsame Unerschrockenheit anderseits. Mit solchen Eigenschaften ausgerüstet, ließen sie sich nach und nach in den verschiedensten Teilen der Erde nieder, knüpften zu allen möglichen Völkern und Rassen Beziehungen an, lernten sie kennen und förderten dadurch ihre Menschenkenntnis, eine Eigenschaft, welche zu allen Zeiten eine der wesentlichsten Erfordernisse der kaufmännischen Tätigkeit ausgemacht hat. Im Anschluß an ältere Ergebnisse und Erfahrungen bildeten sie zugleich das kaufmännische Verfahren in der Weise aus, daß es vielfach als mustergültig anerkannt und nachgeahmt wurde. Noch heute ist die englische Handelsart eine treffliche Schule für den jungen Kaufmann, wenngleich ihr Übergewicht nicht mehr so groß ist wie früher.

Die geographische Lage hat die Bewohner des Inselkönigreichs von jeher auf die See hingewiesen und ihnen Gelegenheit gegeben, sich mit den mannigfaltigsten und schwierigsten Aufgaben des seemännischen Berufes vertraut zu machen. Denn die Gewässer rings um die Inseln gehören mit zu den gefährlichsten, die es gibt. Wer diese zu besiegen verstand, durfte es wagen, getrost in die weite Welt hinaus-

zuziehen und sein Glück zu versuchen. Solange Europa die Welt war, kam der besondere Vorzug der geographischen Lage für das Inselreich noch nicht zur rechten Geltung, weil es sich nicht im oder am Mittelpunkte, sondern an der Peripherie befand. Als aber das ganze Erdenrund für jeden Unternehmungsgeist geöffnet war, da zeigte es sich, wie günstig das Inselreich gelegen ist. Von keiner Seite eingezwängt, kann es sich frei regen und seine Kräfte ohne jede Einschränkung entfalten. Ohne auf einen Nachbar Rücksicht nehmen zu müssen, kann es sich entsprechend seiner Einsicht und seiner Kraft seine Ziele setzen und sie mit völliger Ellbogenfreiheit verfolgen. Das ist die „splendid isolation", von der die Engländer so gern reden.

Wie der Außenhandel, so lag den Engländern ursprünglich auch die Industrie, früher das Gewerbe, fern. Noch im sechzehnten Jahrhundert war England ein wichtiges Einfuhrgebiet für deutsche und französische Textilwaren. Gewerbefleiß in höherem Sinne kam erst durch fremde Einwanderung in das Land. Aber die Engländer haben so rasch und so gründlich gelernt, daß sie schon gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts den Sieg über die bis dahin herrschenden Franzosen davongetragen hatten und dazu übergegangen waren, durch geschickte Kombination von Kohle und Eisen jene Erfindungen und Fortschritte zu machen, auf denen nicht nur die heutige Industrie, sondern auch die ganze neuzeitliche Kultur beruht. Diese neu geschaffene Industrie mit ihrer eigentlich unbegrenzten Leistungsfähigkeit war in viel höherem Grade als das alte Gewerbe imstande, dem Handel an die Hand zu gehen, ihn mit billigen Ausfuhrgegenständen in beliebiger Menge auszurüsten, dafür aber die Zufuhr von Rohstoffen zu verlangen. So wurden die Aufgaben des Handels erweitert und zur heutigen Größe und Bedeutsamkeit ausgestaltet. Der Vertrieb von billigen, fabrikmäßigen Massenartikeln, das Gepräge des heutigen Handels, ist eine englische Erfindung, von den Erfindern mit besonderer Meisterschaft gehandhabt.

Die innigen Beziehungen zwischen Industrie und Handel sind in England nicht nur ursächlicher, geschichtlicher und gegenständlicher, sondern auch räumlicher Art. Denn in keinem größeren Lande liegen die Außenhandelsplätze so nahe an den Industriezentren wie in England. Liverpool ist von Manchester nur eine halbe Eisenbahnstunde entfernt, Newcastle und Shields grenzen fast aneinander, Glasgow ist sowohl Hafen als bedeutender Industrieplatz. Da auch die

Kohlenlager teils nahe bei den Industriestädten liegen, teils an die Küsten heranreichen oder wenigstens nicht weit davon entfernt sind, so arbeitet der englische Handel, was Billigkeit und Beförderungsraschheit anbelangt, mit Vorteilen, die kein anderes Land der Erde etwa mit Ausnahme von Massachusetts und Japan aufzuweisen hat.

Die Bedeutung der Kolonien für das Mutterland liegt offen zutage; sie sind die natürlichen Handelsgebiete für Ein- und Ausfuhr, und tatsächlich ist der Verkehr Englands mit ihnen sehr groß, wenn auch nicht ausschließlich. Diese Kolonien liegen nicht nur in den verschiedensten Teilen und Zonen der Erde, sondern sie haben auch eine nach Rasse, Religion und Kulturstufe sehr mannigfaltige Bevölkerung, deren Produktion und Bedarf sich entsprechend abweichend und verschiedenartig gestaltet, alles Dinge, die für den Handel schwer ins Gewicht fallen.

Eine weitere und sehr wichtige Folge des gegenwärtigen Kolonialbesitzes besteht darin, daß sich außerhalb des Mutterlandes drei neue Mittelpunkte für die englische Sprache gebildet haben, die zusammengenommen eine viel größere Bevölkerung haben als das Mutterland für sich. Die wichtigste dieser Sprachkolonien ist Nordamerika im Sinne der Vereinigten Staaten und des britischen Besitzes mit einer Seelenzahl von mehr als hundert Millionen. Wenn diese auch nicht alle das Englische als Muttersprache reden und auch nur zum kleinen Teile Angehörige des britischen Reiches sind, so helfen sie doch alle den britischen Geist verbreiten und bringen die englischen Handelsausdrücke zur Geltung. Die beiden anderen kleineren Neuländer der englischen Sprache sind Südafrika und Australien, von denen das erstere zweifellos eine große Zukunft hat; schon jetzt reicht der britische Besitz über den Sambesi hinaus; ihm und der Sprache folgt der Handel. Hier wie in anderen auch nichtbritischen Gebieten hat sich eine Mischsprache gebildet, das sogenannte Pidschin-Englisch, das rasch um sich greift und dem Handel die Wege bahnt. Somit ist der englische Handel in der bevorzugten Lage, die Kenntnis seiner Sprache und damit seines Landes in vielen Gegenden der Erde voraussetzen, worauf die Vertreter anderer Völker entweder gar nicht oder nur in beschränktem Maße rechnen können. Vielmehr müssen sie sich im auswärtigen Verkehr des Englischen bedienen, das schon seit einiger Zeit als die kaufmännische Weltsprache gilt.

Daß sich die englische Staatspolitik durchweg von wirtschaftlichen Rücksichten leiten läßt und namentlich den Außenhandel in jeder Beziehung zu fördern sucht, ist eine bekannte Tatsache. Von manchen Seiten zieht man darüber den Mund schief und spricht mit leicht erkennbarem Spotte von „Krämerpolitik". Gewiß, in einzelnen Fällen mögen die Rücksichten auf kommerzielle Interessen zu weit gegangen sein, aber im großen und ganzen sind sie durchaus berechtigt und notwendig. Kein Zweifel kann darüber bestehen, daß Handel und Wandel nur im Frieden gedeihen. Die Regierung hat also die Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Erwerbsformen erfolgreich ausgeübt und nach Kräften weiter entwickelt werden können, ganz abgesehen davon, daß die Völker nur bei gedeihlichem Wohlstande die für den Staat erforderlichen Ausgaben decken können.

In den letzten Jahrhunderten hat sich der Wert des englischen Außenhandels in mäßigem Tempo vermehrt und in den Jahren 1911 und 1912 von rund 26 auf fast 28 Milliarden gehoben; wie früher gezeigt wurde, macht er knapp ein Sechstel des Welthandels aus. Sieht man von den Edelmetallen ab, so kamen 56 % auf die Einfuhr und 44 % auf die Ausfuhr; letztere setzt sich etwa in dem Verhältnis 4 : 1 aus Landeserzeugnissen und fremden Waren in Wiederausfuhr zusammen.

Der Gesamthandel ist in der Weise über die Erdteile verbreitet, daß Europa davon reichlich 39 % in Anspruch nimmt, 25 fallen auf Amerika, 19 auf Asien, 9 auf Afrika und 8 auf Australien. Die auswärtigen Beziehungen überwiegen also und stellen sich zu den europäischen ungefähr wie 3 : 2. Allerdings stimmen mit den Gesamthandelszahlen die Beträge für Einfuhr und Ausfuhr nicht ganz überein. Die Einfuhr überwiegt bei Europa und Amerika, die Ausfuhr bei Asien und Afrika; bei Australien stehen beide ungefähr auf gleicher Stufe. Die Kolonien stellen von dem Gesamthandel des Mutterlandes fast 28 %; wobei die Einfuhr aus ihnen etwas geringer ist als die Ausfuhr in sie; im Jahre 1911 verhielten sich die beiden Bewegungen in Verhältniszahlen wie 252 : 308, aber die wirklichen Geldsummen waren einander fast gleich.

Die Zahl der einzelnen Länder, mit denen England in regelmäßigen Handelsbeziehungen steht, ist so groß, daß sie hier nicht alle genannt werden können. Es genüge, die wichtigeren hervorzuheben und im übrigen zu sagen, daß es kein irgendwie bemerkenswertes Gebiet gibt, das nicht

irgendwelche Gegenstände aus England bezöge oder dahin lieferte. An der Spitze der Austauschländer, bei denen die Anteile am Gesamthandel für 1911 in Tausendsteln angegeben werden, stehen die Vereinigten Staaten mit 144, Deutschland mit 99 und Britisch-Indien mit 80. In zweiter Linie folgen, mit Beträgen von 62 bis 53, Frankreich, der Australische Bund und Rußland. Eine dritte Gruppe von 38 bis 22 bilden Kanada, Argentinien, Belgien, die Niederlande, Ägypten, Neuseeland und Dänemark, eine vierte von 19 bis 9 Brasilien, Spanien, Italien, Schweden, die Straits Settlements, China, das Kapland, Japan, die Schweiz, Österreich-Ungarn, Norwegen, Chile und Niederländisch-Indien. An sechster Stelle endlich, 7 bis 5 ‰, sind Ceylon, Rumänien, die europäische Türkei, Transvaal, Natal, Portugal, das türkische Asien und Südnigeria zu nennen. Diese vierunddreißig Gebiete machen zusammen etwa 93 % des Gesamthandels aus. Wenn man bedenkt, daß der gesamte Wertumsatz mit Edelmetallen und Wiederausfuhr i. J. 1912 die Riesensumme von 27 829 Millionen Mark ausmachte, so stellt der Handel mit den zuletzt genannten Gebieten von 5 ‰ immerhin noch den ansehnlichen Betrag von 139 Millionen Mark dar. Der Warenverkehr mit den Vereinigten Staaten allein entsprach in dem genannten Jahre einer Summe von reichlich 4 Milliarden oder beinahe soviel wie der Gesamtumsatz Italiens. Der Güteraustausch mit Deutschland — 2645 Millionen — kommt etwa dem Wertverkehre der Schweiz gleich.

Die Stellung der vorhergenannten Gebiete ist in Einfuhr und Ausfuhr meist verschiedenartig. Die Vereinigten Staaten z. B. haben in der Einfuhr weitaus den ersten Rang, in der Ausfuhr dagegen stehen sie hinter Deutschland zurück und werden von Britisch-Indien fast erreicht. Die Einfuhr überwiegt außerdem, prozentuell genommen, bei Rußland, Schweden, Dänemark, Spanien, der Schweiz, Rumänien, Argentinien, den Straits Settlements, Ceylon, Ägypten, Australien u. a. Die Ausfuhr hat die prozentuelle Oberhand bei Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Frankreich und besonders bei Italien, ferner bei Brasilien, Chile, Kanada, Britisch-Westindien, Britisch- und Niederländisch-Indien, bei China und Japan, bei Britisch-Süd- und Westafrika, sowie bei Neuseeland und anderen kleinen Gebieten. Prozentuell halten sich Ein- und Ausfuhr die Wage bei Norwegen, Österreich-Ungarn und einer Anzahl minder wichtiger Länder.

Der englische Handel ist in höchstem Grade, im Vergleich zu anderen Staaten ist dies gemeint, *selbständig* und *aktiv* und wird in hervorragendster Weise durch die machtvolle Kauffahrteiflotte unterstützt. Daß und inwieweit diese den Seeverkehr an sich gerissen hat, wurde früher (vgl. S. 48) kurz dargelegt. Das Gleiche gilt auch von dem Handel. Die englische Kaufmannschaft besorgt nicht nur den eigenen ungeheuren Wertumsatz, sondern ist fast in allen Teilen der Erde aktiv oder mit Kapital tätig. Entsprechend der Wirksamkeit von Seeverkehr und Handel ist England an dem Warenaustausch der übrigen Länder mehr oder weniger beteiligt. Ich habe etwa 120 Handelsgebiete auf die Frage geprüft, in welchem Grade fremde Länder an dem Wertumsatz eines jeden einzelnen teilnehmen. Dabei hat sich gezeigt, daß England in je 32 Fällen an erster und zweiter Stelle steht; in 25 Fällen hat es den dritten, in 4 Fällen den vierten, in allen übrigen einen tieferen Rang, aber die niederen Klassen kommen ausschließlich für unbedeutende Gebiete in Frage, deren Jahresumsatz nur wenige Millionen Mark ausmacht.

Bei den 32 Gebieten, wo England den *ersten* Rang im Außenhandel innehat, wechselt sein prozentueller Anteil zwischen drei Vierteln und einem Sechstel des betreffenden Wertumsatzes. Am höchsten, drei Viertel bis zur Hälfte, ist er in Britisch-Südafrika, Neuseeland, Goldküstekolonie, Nigeria und Australien, also ausschließlich britischen Besitzungen. Die Hälfte bis herab zu einem Viertel macht er bei zahlreichen Besitzungen wie Britisch-Indien, Guyana, Ceylon und Westindien, sowie bei einigen fremden Gebieten wie Ägypten, Dänemark, Schweden, Norwegen, Argentinien, Türkei, Portugal, Peru u. a. aus; ein Viertel bis zu einem Sechstel beträgt er bei Spanien, Griechenland, den Vereinigten Staaten, Frankreich und Uruguay.

In den 32 Ländern *zweiten Ranges* bewegt sich der englische Anteil zwischen 38 und 4 %; dazu gehören Kanada, Teile Westindiens und andere Besitzungen; von fremden Gebieten sind Rußland, Deutschland (11,4 %), die Niederlande, Österreich-Ungarn, die Philippinen, Mexiko und Kuba hervorzuheben. Der *dritte* Rang, zwischen 19 und 5 % wechselnd, findet sich beispielweise bei Belgien, der Schweiz, China, Japan, Italien usw.

Der englische Handel ist ausschließlich *Seehandel*. Abgesehen von einer Reihe ganz kleiner Plätze, die nicht abgesondert aufgeführt werden und zusammen etwa ein Hundertstel des Wertumsatzes in sich vereinigen, vollzieht er sich

in 44 Häfen, vier davon in Irland mit reichlich einem Hundertstel, elf in Schottland mit reichlich sieben Hundertteilen. Mehr als neun Zehntel des riesigen Warenverkehrs gehen also in England und Wales vor sich, wobei wieder die Nordseeküste im Vordergrunde steht. Die Häfen allerersten Ranges sind London und Liverpool mit 30 und 27 % des Gesamtumschlages; als zweitklassig — 5,8 bis 2,4 % — sind Hull, Manchester, Southampton, Glasgow, Grimsby und Harwich, als drittklassig bis herab auf 1 % Leith, Newcastle, Bristol, Goole, Cardiff, Newhaven, Folkestone, Dover und Swansea zu nennen. Die Einfuhr herrscht, um nur einige Beispiele zu nennen, in London, Hull, Manchester, Harwich und Bristol vor, die Ausfuhr in Liverpool, Southampton, Glasgow, Grimsby, Cardiff und Swansea; letztere sind die bekannten Kohlenhäfen.

Der englische Handel zeichnet sich durch Massenhaftigkeit und größtmögliche Verschiedenheit der von ihm bewegten Güter aus; es gibt wohl keinen Gegenstand menschlicher Produktion und menschlichen Bedarfs, mit dem er nicht zu tun hätte. Dieser außerordentlichen Mannigfaltigkeit kann hier nicht Genüge geleistet werden, da Beschränkung auf das Wichtigste durch den verfügbaren Raum geboten ist. Die offizielle Statistik ordnet die Tausende von Handelsgegenständen zu drei Hauptgruppen an: Nahrungsmittel — Getränke — Tabak, Rohstoffe und Fabrikate. Bei einer Einfuhr von 13 883 Millionen Mark i. J. 1911 entfielen 39 % auf die erste Gruppe, 37 auf die zweite und 24 auf die dritte. Die erste stellt einen Geldwert von rund $5^1/_2$ Milliarden Mark dar, so daß auf jeden Kopf der Bevölkerung 118 Mark entfallen, die für Lebensmittel und Getränke an das Ausland entrichtet werden. Getreide und Mehl machen zusammen 11 % der Einfuhr aus, Fleisch und Schlachttiere 7 % oder fast 1 Milliarde Mark. Unter den Rohstoffen hat Baumwolle den höchsten prozentuellen Anteil an der Einfuhr, und zwar denselben wie Getreide und Mehl, also rund $1^1/_2$ Milliarden. Kaum die Hälfte der Baumwolle stellen Öle und Ölfrüchte sowie Wolle dar, noch weniger bis herab zu 2 % Holz, Jute, Erze (Eisenerze allein 1 %), Felle und Häute. Unter den Fabrikaten (halb und ganz) stehen Textilwaren und Metalle nebst Fabrikaten daraus mit je knapp 6 % an der Spitze; Eisen, Stahl und Fabrikate daraus allein entsprechen einem Werte von 270 Millionen Mark. Im Textilfache haben Seidenwaren den stärksten Posten mit reichlich $^1/_4$ Milliarde; in Abständen von je 40 Millionen folgen

Waren aus Baumwolle und Wolle. Mehr als je 200 Millionen wertet die Einfuhr von Leder und Lederfabrikaten, von Chemikalien und Farben; bis herab auf 100 Millionen gehen Posten wie Papier, Maschinen, Apparate und Geräte, Wagen verschiedener Art, Porzellan und Glas.

Bei der Ausfuhr hat man zwischen der Ausfuhr englischer Erzeugnisse und der Wiederausfuhr fremder Gegenstände zu unterscheiden; diese beiden Formen verhielten sich bei einem Gesamtbetrage von 11 363 Millionen im Jahre 1911 ungefähr wie 4 : 1. Von der Landesausfuhr (domestic export) im Werte von 9267 Millionen entfielen vier Fünftel auf Fabrikate, knapp ein Achtel auf Rohstoffe und der Rest auf Nahrungsmittel, Getränke und Verschiedenes. Die Textilbranche, die Hauptstütze der englischen Ausfuhr, ist mit 38 % oder der Riesensumme von $3^1/_2$ Milliarden vertreten, wovon wieder fünf Siebentel auf Baumwollfabrikate kommen. Gegen die Textilbranche steht das Geschäft in Metallen und Metallwaren aller Art, ohne Maschinen und Apparate, erheblich zurück, denn es leistet nur knapp ein Achtel der Ausfuhr, wovon der Löwenanteil der Eisen- und Stahlbranche zufällt: rund 900 Millionen Mark.

Der Maschinenbau stellt einen Ausfuhrbetrag von reichlich 600 Millionen Mark. Weiterhin folgen Chemikalien und Farben, Geräte, Apparate u. dgl. Mit einem ansehnlichen Betrage tritt die Ausfuhr neuer Schiffe auf; sie ist deshalb besonders erwähnenswert, weil England das einzige Land ist, welches Schiffe in größerem Maßstabe seit langer Zeit für die Ausfuhr baut. Tatsächlich versorgt es fast alle Seestaaten damit, und manche, wie Spanien, Portugal und Italien, haben beinahe ihre ganzen Handelsflotten auf diesem Wege erworben. Unter den ausgeführten Rohstoffen spielen die Steinkohlen mit Koke die Hauptrolle, sieben Zehntel der Gesamtheit im Werte von reichlich $^3/_4$ Milliarden. Erwähnenswert sind außerdem noch Ölsaaten, Wolle und Felle. Wolle gehört auch zu den Gegenständen der Wiederausfuhr, sowie Baumwolle, Tee, Kaffee, Reis u. a. m.

2. Deutschland.

Deutschland im Sinne des deutschen Wirtschaftsgebietes ist nächst England der wichtigste Vertreter des Welthandels sowohl nach Menge und Wert seines Umsatzes, für 1912 rund 21 Milliarden im Generalhandel, als auch nach der räumlichen Ausdehnung seiner Tätigkeit und seiner Beziehungen. Daß es diese hervorragende Stellung in verhältnismäßig kurzer Zeit

erlangen konnte, verdankt es in erster Linie den sachverständigen und ausdauernden Bemühungen seiner Kaufmannschaft und Reederei sowie der günstigeren Gestaltung der politischen Entwicklung, weniger seiner Lage und anderen äußeren Verhältnissen. Hervorzuheben ist auch der engere Zusammenhang, der seit der Gründung des Reichs zwischen Industrie und Außenhandel trotz verschiedener Hemmnisse stattgefunden hat und sich immer inniger gestaltet.

Nach seiner geographischen Lage ist Deutschland in erster Linie eine Landmacht. Seine Landgrenzen übertreffen die Ausdehnung seiner Küsten sicher um das Dreifache. Nicht weniger als acht Staaten umgeben es, darunter die größten und am dichtesten bevölkerten Europas, in dessen Herzen es gelagert ist, ohne scharfe und unübersteigliche Absperrungen, soweit die Bodengestalt in Betracht kommt.

Somit hat Deutschland für den Verkehr mit seinen Nachbarn eine überaus günstige Lage; im Osten breiten sich gewaltige Flächen mit vorwaltender Rohproduktion in weite Fernen aus, im Westen reichen Distrikte von hoher allgemeiner und wirtschaftlicher Kultur, einer alten und vielseitigen Industrie heran. Hat es somit Gelegenheit zu vielseitigem Verkehr mit seinen unmittelbaren Nachbarn, so ergeben sich anderseits mancherlei Möglichkeiten des Durchgangs zwischen den verschiedenartig gestalteten Gebieten an seinen Grenzen.

Alles, was zu Lande vom Westen nach dem Osten, von dem Norden nach dem Süden Europas und umgekehrt befördert werden soll und will, muß durch Deutschland hindurchgehen. Zugleich laufen auch die Querdiagonalen von Nordwest und Nordost durch unser Land und schneiden sich etwa in Berlin, das in der Tat den Handelsmittelpunkt Europas bildet.

Die Küsten des heutigen Deutschen Reiches sind zwar von ansehnlicher Ausdehnung, aber für die Entwicklung der Schiffahrt nicht sonderlich gut veranlagt, da diese wenig Naturhäfen vorfindet und daher vorzugsweise auf die Mündungen der großen Flüsse angewiesen ist. Unter diesen vermag sich aber kein einziger hinsichtlich der Güte der Wasserbahn mit den bequemen kleinen Flüssen Großbritanniens zu vergleichen. Immerhin erschließen die deutschen Küsten den Verkehr mit Nordeuropa und haben frühzeitig zu einem regen Warenaustausch damit geführt, namentlich in den guten Zeiten der Hansa, wo das deutsche Schiff die Meere und der deutsche Kaufmann die fremden Küsten beherrschte.

Anders sieht die Seelage aus im Hinblick auf den ozeanischen Verkehr. Da steht Deutschland hinter allen Staaten Westeuropas zurück, denn diese liegen näher an dem Atlantischen Ozean und teilweise auch näher an dem Mittelmeer; dies gilt namentlich von Frankreich und Spanien.

Auch die geschichtliche Entwicklung war nicht immer günstig für die Gestaltung des deutschen Außenhandels. Im fünfzehnten und sechzehnten Jahrhundert zwar blühte er und hatte für jene Zeiten eine ansehnliche Ausdehnung, aber dann kam die allgemeine innere Zerrüttung, welche alles zerstörte und in den Staub warf. Das Verdienst der Hansestädte Hamburg und Bremen ist es, gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts die Grundlagen des auswärtigen Handels gelegt zu haben, auf denen das herrliche Gebäude ihrer gegenwärtigen Handelsblüte erstand, wie auch das Reich daran anknüpfen konnte. Da diese Dinge in meinem im gleichen Verlage erschienenen Buche über die „Deutschen Seestädte" ausführlicher dargelegt sind, so brauche ich hier nicht weiter darauf einzugehen.

Nach dem Wiener Kongreß vollzog sich die Entwicklung des deutschen Handels in drei Etappen. Die erste besteht in der Gründung des Zollvereins, der, am 1. Januar 1834 in Wirksamkeit tretend, die Möglichkeit eröffnete, daß fremde Waren ohne allzu große Scherereien in das Innere gelangen und schließlich durch das ganze Gebiet hindurchgehen, anderseits eigene Erzeugnisse an die Grenzen zur Ausfuhr gelangen konnten. Die Gründung des Reichs mit der Errichtung der Zollgrenzen, dem beginnenden Ausbau der Reichsflotte, mit der Gestaltung des Konsulatswesens usw. bezeichnet die zweite Etappe. Die dritte endlich besteht in der Erwerbung von Außenbesitzungen, in der Einfügung der großen Häfen in das Reichsgebiet und in der Politik der Handelsverträge.

Durch die Reichsstatistik sind wir in die Lage versetzt, die Entwicklung des deutschen Außenhandels seit 1872 überblicken zu können. In dem vierzigjährigen Zeitraume bis 1911 stieg der Generalhandel mit Einschluß der Edelmetalle von 8179 auf 19576 Millionen („Gesamteigenhandel"), der Spezialhandel (ohne Edelmetalle) von 5957 auf 17812 Millionen an. Somit vermehrte sich der Generalhandel von 100 auf 239, der Spezialhandel von 100 auf 299 oder in jährlichem Durchschnitt jener um 3,5, dieser um fast 5 %. Das Ansteigen des Außenhandelswertes war nicht gleichmäßig, sondern auf Höhepunkte, wie sie in den Jahren 1887, 1903 und 1907 gewesen

waren, folgten mehr oder weniger schwere Rückschläge, der letzte im Jahre 1908 mit einem Rückgang von anderthalb Milliarden. Seitdem aber hat beständiges Steigen stattgefunden. Im Jahre 1912 ergab der Spezialhandel ohne Edelmetalle die Summe von 19 648 Milliarden, und auch für die erste Hälfte des Jahres 1913 ist im Vergleich zu dem gleichen vorjährigen Zeitraum ein weiteres Steigen festgestellt. Die Einfuhr hat stets überwogen und stellte sich im Mittel der letzten Jahre wie 52 : 48.

Bei der Verteilung des Handelswertes nach *Erdteilen* tritt im Vergleich zu England s. S. 59 ein wesentlicher Unterschied hervor, indem der Erdteil Europa fast zwei Drittel, 66,1 %, in Anspruch nimmt, während auf Amerika 21,5, ungefähr ebensoviel wie bei England entfallen, die übrigen Erdteile dagegen entsprechend tiefer stehen: Asien, 7,0, Afrika, 3,4 und Australien mit Ozeanien 2,7. Somit überwiegt der europäische Warenverkehr im Verhältnis 2 : 1. Aber die Neigung, diesen zugunsten der außereuropäischen Erdteile zu vermindern, ist zweifellos vorhanden; diese nahmen im Jahre 1890 zusammen nur 22,6, 1911 dagegen 33,9 % in Anspruch. Bei den auswärtigen Erdteilen überwiegt die Einfuhr, bei Europa die Ausfuhr. Verhältnismäßig am stärksten zeigt sich das prozentuelle Überwiegen der Einfuhr bei Australien (3 : 1) und Afrika (7 : 3), weniger stark bei den anderen Kontinenten.

An dem Handel mit Deutschland sind *alle Einzelgebiete* der Erde beteiligt. Bis herab auf 0,5 % unterscheide ich nach der Stärke des Anteils am Gesamtwarenaustausch fünf Gruppen. Die erste Gruppe umfaßt, in Tausendsteln, Rußland mit Finnland, 127, die Vereinigten Staaten, 111, England, 109 und Österreich-Ungarn, 93, zusammen also 44 %. Zur zweiten Gruppe gehören Frankreich, 63, die Niederlande, 47, Belgien, 42, Italien und die Schweiz je 36 und Argentinien, zusammen 25,9 %, mit der ersten Gruppe fast sieben Zehntel. In dritter Linie kommen Brasilien, 27, Britisch-Indien, 25, Dänemark, 22, Schweden, 21 und der Australische Bund, 18, zusammen 11,3, mit den beiden ersten Gruppen 81,3 %. Die vierte Gruppe von 14 bis 10 umschließt Niederländisch-Indien, Spanien, Chile, das Türkische Reich, Rumänien, Norwegen und China, die fünfte endlich von 8 bis 6 enthält Ägypten, Japan, Britisch-Westafrika, Britisch-Südafrika und das asiatische Rußland; auch Finnland gehört hierher, wenn man es als selbständiges Handelsgebiet betrachtet. Die im vorstehenden genannten Länder

stellen insgesamt 93 % des deutschen Außenhandels dar; in den Rest teilen sich zahlreiche andere.

Interessant ist es, aus früheren Berichten zu ersehen, daß sich der Anteil fast aller Handelsgebiete mehr oder weniger geändert hat. Im Jahre 1890 z. B. standen zwar die oben unter der ersten Gruppe genannten vier Staaten ebenfalls an der Spitze, aber ihr Gesamtanteil war größer und ihre gegenseitige Anordnung war eine andere als jetzt. Den ersten Rang hatte damals England mit 175 ‰, den zweiten Österreich-Ungarn mit 125, dann folgten Rußland und die Vereinigten Staaten mit geringeren Anteilen als oben. Von den Staaten der zweiten Gruppe haben Belgien, die Niederlande und die Schweiz abgenommen, Frankreich, Italien und namentlich Argentinien dagegen Zunahme erfahren. Von den Gebieten der dritten Gruppe ist sich Brasilien prozentuell gleichgeblieben, die anderen sind alle gewachsen. Ohne diese Angelegenheiten statistisch weiter zu verfolgen, kann man sagen, daß sich einerseits eine Neigung zu Dezentralisation zeigt, anderseits die Richtung mehr als früher den überseeischen Ländern zustrebt, eine Beobachtung, die bereits bei der Besprechung der Erdteile gemacht wurde.

Verschiedenartig ist bei den Einzelgebieten das Verhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr; auch entspricht es nicht ganz den bei den Erdteilen ausgesprochenen Tatsachen. Von den europäischen Staaten sind es 1911 Griechenland, Rumänien, Rußland, Serbien und Spanien, bei denen die Einfuhr absolut und relativ überwiegt. Außereuropäische Gebiete mit vorherrschender Ausfuhr sind das portugiesische Ostafrika, Deutsch-Südwestafrika, Japan, Kiautschou, die Philippinen, Kanada, Honduras, Kuba, Haiti und Neuseeland. Früher waren auch diese Verhältnisse teilweise andere. Im Gegensatz zum Jahre 1911 überwog die Einfuhr z. B. 1890 bei Österreich-Ungarn, Italien, den Niederlanden, Belgien u. a., die Ausfuhr dagegen bei den Vereinigten Staaten. Im Jahre 1890 werteten Ein- und Ausfuhr der letzteren 405 und 417, 1911 dagegen 1348 und 640 Millionen Mark. Auch da, wo das Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr grundsätzlich dasselbe geblieben ist, haben sich in den Summen und relativen Anteilen Verschiebungen, mitunter recht erheblicher Art, vollzogen. Für die Schweiz z. B. waren 1890 die entsprechenden Summen 174 und 179, 1911 dagegen 179 und 482 Millionen Mark; demnach ist die Einfuhr fast stationär geblieben, die Ausfuhr dagegen fast um das Dreifache gestiegen.

Wie bei England erhebt sich jetzt die Frage, welche Stellung Deutschland im Handel der anderen Länder innehat. Eine Durchmusterung von 120 Gebieten ergab, daß Deutschland in 16 Ländern den ersten Platz behauptet, in 23 den zweiten, in 14 den dritten, in 12 den vierten und in 3 den fünften, in den übrigen einen tieferen einnimmt.

Gebiete des ersten Platzes mit Hundertteilen von 82 bis 19 sind Kamerun, 82, Deutsch-Südwestafrika, 77, Togo, 60, Deutsch-Melanesien, 56, Deutsch-Ostafrika, 53, also lauter deutsche Außenbesitzungen mit absoluter Überlegenheit, außerdem Liberia mit 48. Mit Beträgen von 38 bis zur Hälfte davon folgen Österreich-Ungarn, die Niederlande, Rußland, Guatemala, Deutsch-Mikronesien, die Schweiz, Serbien, Rumänien, Belgien und Italien, also die meisten seiner Nachbarn und die unteren Donauländer im unmittelbaren Anschluß an Ungarn; abgesehen von Deutsch-Mikronesien findet sich darunter aber nur ein einziges überseeisches Land und dazu noch ein ziemlich kleines.

Von den Gebieten zweiten Ranges, 34 bis 6 %, nenne ich die Vereinigten Staaten, 16, Frankreich, 12,4, Dänemark, 34, Schweden, 28,5, Norwegen, 25, England, 9,6, Chile, 28, Argentinien, 12, weiterhin die Dominikanische Republik, Honduras, Kolumbien, Uruguay, die Goldküste, Madagaskar, Nigeria, Samoa und Britisch-Südafrika; vertreten sind darunter die Erdteile Amerika und Afrika, die anderen fehlen, ein Umstand, der namentlich Asien gegenüber auf eine deutliche Schwäche des deutschen Handels hinweist. Diese hinwiederum hängt damit zusammen, daß die beiden großen Seestädte Deutschlands, in deren Händen der überseeische Handel liegt, erst in den letzten Jahrzehnten angefangen haben, ihre Beziehungen zu Süd- und Ostasien auszubauen.

Unter den Gebieten dritten Ranges von 15 bis 6 % sind Ägypten, der Australische Bund, Brasilien, Bulgarien, Griechenland, Britisch-Indien, Kuba, Marokko und Mexiko, unter denen vierten Ranges, 15 bis 2 %, Ceylon, Ecuador, Britisch-Ostafrika, Spanien und Venezuela hervorzuheben, während Deutschland bei Japan, Siam und der Türkei an fünfter Stelle steht.

Beachtenswert sind schließlich auch die Beziehungen Deutschlands zu seinen Nachbarn zu Wasser und zu Lande sowie die in den letzten Jahrzehnten darin vorgekommenen Veränderungen. Dreierlei Art sind diese Nachbarn: reine

Seestaaten, reine Landstaaten und gemischtbegrenzte. Insgesamt machten sie 1890 zusammen 71 % des deutschen Außenhandels aus, und zwar 33,8 die gemischtbegrenzten: Rußland, Frankreich, die Niederlande, Belgien und Dänemark; 20,1 die Seestaaten: Großbritannien, Schweden und Norwegen; 17,1 die Landstaaten: die Schweiz und Österreich-Ungarn, wobei angenommen ist, daß das Adriatische Meer für den Verkehr mit Deutschland nicht in Betracht kommt. Im Jahre 1911 stellten diese zehn Nachbarn nur 56,5 % dar, und zwar die erste Gruppe 29,6, die zweite 14,0 und die dritte 12,9. Also ist Verlust zwar bei allen Gruppen eingetreten, aber nicht bei allen einzelnen Ländern, sondern Schweden, Norwegen und Dänemark zeigen eine gewisse prozentuelle Zunahme, und Rußland ist sich gleichgeblieben. Um so stärker ist die Einbuße bei einigen anderen, namentlich bei Großbritannien, das von 17,5 auf 10,9 % herabgegangen ist; im Jahre 1912 waren es sogar nur 10,2.

Die große Masse der Handelsgegenstände ordnet die offizielle Statistik, abgesehen von den Edelmetallen, zu vier Gruppen an: I. Rohstoffe für Industriezwecke einschließlich der halbfertigen Waren; II. Fertige Waren; III. Nahrungs- und Genußmittel; IV. lebende Tiere. Im Gesamteigenhandel betrugen 1911 ohne Edelmetalle die Ein- und Ausfuhr 10 387 und 8 774, im Spezialhandel 9 706 und 8 106, 1912 im Spezialhandel 10 691 und 8 956 Millionen Mark. Im Jahre 1911 verteilten sich Ein- und Ausfuhr im Generalhandel und im Spezialhandel nach Prozenten auf die vier obigen Gruppen wie folgt:

	Generalhandel		Spezialhandel	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
I.	51,9	25,1	54,3	25,0
II.	16,2	62,2	14,8	65,1
III.	29,6	12,5	28,4	9,7
IV.	2,3	0,2	2,5	0,2

Demnach überwiegen in der Einfuhr weitaus die Rohstoffe, denn auch die Gruppen III und IV gehören größtenteils dazu, in der Ausfuhr dagegen die Fabrikate. Es bleibt zu bedauern, daß die offizielle Statistik bei diesen Übersichten die industriellen Rohstoffe nicht von den halbfertigen Waren trennt, wie dies in England geschieht. Dann würde die Bedeutung der Industrie für die Ausfuhr noch viel mehr zur Geltung kommen als bei dem obigen Verfahren.

Auf die Einzelheiten des deutschen Warenhandels kann hier nicht eingegangen werden, weil dies nicht im Rahmen meines Buches liegt. Wer sich dafür interessiert, findet in dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich die nötigen An-

gaben. Hier mag es genügen, einige Zusammenstellungen zu geben, die dort fehlen. Etwa 45 Einzelwaren haben einen Handelswert von je 35 Millionen und mehr, die größten kommen den Artikeln Baumwolle mit Abfällen 643, Gerste 462 und Weizen 399 Millionen zu. Einige Sammelgruppen seien noch genannt: Getreide mit Kartoffeln machen 1244, tierische Lebensmittel 470, Getränke und Tabak 533 aus; zusammen 2247 Millionen oder fast 35 Mark auf den Kopf. Von Rohstoffen entfallen auf die Textilbranche 1335, auf Erze und Metalle 922, auf tierische Gegenstände 665, auf pflanzliche Säfte, Öle und Saaten 950 Millionen. Bei der Ausfuhr stellt die Textilindustrie 1114, der Artikel Eisen- und Stahlwaren 713, der Maschinenbau 544 Millionen.

Einige Handelsgegenstände sind im Laufe der Zeit zu gewaltiger Höhe angewachsen. In dem Zeitraume von 1859 bis 1911 stieg die Einfuhr von Baumwolle in Tausenden von Tonnen von 63 auf 518, also um das Achtfache, Reis hob sich von 27 auf 266, Hafer von 86 auf 628, Weizen von 104 auf 2488 und Gerste von 26 auf 3478.

3. Die Vereinigten Staaten.

Der Umstand, daß die Vereinigten Staaten in verhältnismäßig kurzer Zeit den dritten Rang im Welthandel nach Wertumsatz und räumlicher Ausdehnung erlangen konnten, ist ganz besonders den europäischen Einwanderern zu danken, die es verstanden, mit außerordentlicher Tatkraft und ungewöhnlicher Schnelligkeit die einzigartigen Vorzüge des Landes zur Geltung zu bringen. Letztere bestehen in einer für den Handel unvergleichlichen geographischen Lage und einem für ein Einzelland fabelhaften Reichtum an natürlichen Vorräten wie an fast unbegrenzter Produktionsfähigkeit. Dabei darf man aber nicht vergessen, daß der Freistaat, ohne Außenbesitzungen, dem Erdteil Europa fast gleichkommt und bei wirtschaftlichen Vergleichen eigentlich nur dieser herangezogen werden kann, nicht ein einzelner Staat desselben. Da ich mich über die allgemeinen Vorzüge der Vereinigten Staaten in meiner Wirtschaftsgeographie dieses Landes eingehend ausgesprochen habe, so glaube ich die Leser auf dieses in gleicher Sammlung erschienene Buch verweisen zu dürfen. Ich begnüge mich hier damit, die heutige Lage der Dinge in übersichtlicher Weise darzulegen.

In dem Zeitraume von 1862 bis 1910/11 hat sich der gesamte Außenhandel der Union von 1596 auf

15 213 Millionen Mark gesteigert; in dem Fiskaljahre 1912/13 hat er reichlich 16 Milliarden ausgemacht, also eine Vermehrung um das Zehnfache. Einfuhr und Ausfuhr standen sich im Anfang des verglichenen Zeitraumes fast gleich; im letztgenannten Jahre verhielten sie sich zueinander wie 432 : 568.

Von den Erdteilen hat (1910/11) Europa mit 581 ‰ des Gesamthandels den ersten Platz; an zweiter Stelle folgt Amerika mit 295 (Nordamerika und Westindien 213, Südamerika 82), weiterhin schließen sich Asien mit 94, Australien und Ozeanien mit 16 und Afrika mit 14 ‰ an. Es sei bemerkt, daß die Philippinen von der offiziellen amerikanischen Statistik zu Ozeanien gerechnet werden; in der eben gegebenen Übersicht sind die betreffenden Beträge deutschem Brauche gemäß auf Asien übertragen. Von den Beträgen des Gesamthandels weichen diejenigen für die Ein- und Ausfuhr nicht unwesentlich ab. Die Einfuhr ist prozentuell und absolut geringer als die Ausfuhr bei Europa und Afrika, bei den anderen Erdteilen überwiegt sie, besonders stark bei Asien. Europa leistete von der Einfuhr des Jahres 1910/11 50,3 % oder 3222 Millionen Mark, von der Ausfuhr nahm es 63,8 % oder 5294 Millionen Mark auf; bei Amerika waren die prozentuellen Beträge 31,9 und 27,6.

Von den Einzelverkehrsländern ist das wichtigste England mit 234 ‰ des Gesamthandels oder 3 ½ Milliarden Mark; an zweiter Stelle folgt Deutschland mit 126 ‰ oder 1893 Millionen Mark; an dritter Stelle Kanada mit reichlich einem Zehntel. Die nächst bedeutenden Gebiete sind Mittelamerika nebst Westindien und Frankreich mit 8 bis 7 %; sodann Brasilien, die Niederlande, Japan, Mexiko und Italien mit 4 bis 3 %; weiterhin bis herab auf knapp 1 % schließen sich Britisch-Indien, Belgien, Argentinien, China, Britisch-Australien, Spanien, Österreich-Ungarn, die Philippinen, Chile, Rußland und die Schweiz an. Alle übrigen Verkehrsgebiete bleiben mehr oder weniger unter 1 % des Gesamthandels zurück.

Wenn oben gesagt wurde, daß bei dem Erdteile Europa die Einfuhr beträchtlich hinter der Ausfuhr zurückstehe, so gilt das auch wohl von den wichtigsten Einzelstaaten dieses Kontinents, aber doch nicht von allen. Prozentuell und absolut überwiegt die Einfuhr bei der Schweiz, bei Schweden, Norwegen und Griechenland. Bei einigen anderen europäischen Ländern ist der Gegensatz zwischen Einfuhr und Ausfuhr sehr groß; bei England stehen beide etwa in dem Verhältnis 1 : 2,

bei Deutschland 5 : 8, bei den Niederlanden 1 : 3. Von den außereuropäischen Ländern sind Kanada und Argentinien hauptsächlich Ausfuhrgebiete. Bei dem ersteren ist die Ausfuhr doppelt so groß wie die Einfuhr. Vorwiegende Einfuhrländer sind Brasilien, Britisch-Indien, Japan und China.

Wegen der Rangstellung sind für die Vereinigten Staaten ebenso viele Handelsgebiete verglichen worden wie bei England und Deutschland. Bei 63 derselben wechselte der Rang der Union von dem ersten bis zum siebenten. Den ersten hat sie in 25 Fällen inne, die sich zum größten Teile auf den Erdteil Amerika beziehen. Außerhalb dieses kommt ihre Vormachtstellung nur in fünf Fällen vor, nämlich bei England, Hawaii, Japan, den Philippinen und Tahiti; also abgesehen von England ausschließlich im Stillen Ozean. Am stärksten drückt sich die Vormachtstellung bei Hawaii (92 %), Portoriko (85 %), Honduras (78 %), Kuba (72 %), Mexiko (68 %) aus, deren Handel also fast ausschließlich in den Händen der Vereinigten Staaten liegt. Bemerkenswert ist ferner der Umstand, daß diese auch in einer Reihe britischer Besitzungen die erste Rolle spielen; nach absteigender Höhe des Prozentsatzes genannt sind dies die Bahamas, die Bermudas, Honduras, Jamaika, Kanada und Trinidad. Am schwersten wiegt dabei Kanada, dessen Warenaustausch mit den Vereinigten Staaten einer Summe von anderthalb Milliarden Mark entspricht. Von den Staaten Südamerikas hat sich die größere Hälfte der Vorherrschaft der großen nördlichen Republik entzogen.

Sieben Gebiete sind es, in denen die Union die zweite Rolle spielt; das bemerkenswerteste davon ist Italien; die anderen sind unbedeutend. Unter den 14 Gebieten dritten Ranges befinden sich z. B. Deutschland (11 %), Argentinien, Chile, Dänemark, Spanien und Britisch-Südafrika. Der vierten Rangklasse gehören u. a. der Australische Bund, China, Frankreich, Britisch-Indien und Österreich-Ungarn an. Bemerkenswert ist schließlich noch der Umstand, daß, wenn man die oben genannten 63 Gebiete auf die Ozeane verteilt, 40 auf den Atlantischen, 16 auf den Pazifischen und 7 auf den Indischen entfallen.

In der Gestaltung des Handels unterscheiden sich die Vereinigten Staaten dadurch von England und Deutschland, daß die Ausfuhr überwiegt und daß die Einfuhr vorzugsweise aus Fabrikaten, weniger aus Rohstoffen besteht. Zur Ausfuhr dagegen tragen alle Hauptwirtschaftszweige bei,

wenn auch in ungleicher Stärke. Die größten Massen und die höchsten Werte liefern die Erzeugnisse des Bodenanbaues, vor allem die Baumwolle, die durchschnittlich mehr als ein Viertel der Gesamtausfuhr stellt; Rekordjahr war 1912 mit 2617 Millionen Mark. Der Getreidebau und die Müllerei vermögen wegen des gesteigerten Eigenverbrauchs nicht mehr so gewaltige Summen wie früher zur Ausfuhr zu bringen, aber es waren 1912 doch noch 658 Millionen Mark. Ansehnlich sind die Beträge der Ausfuhr von Holz, Tabak, Hopfen und Früchten. Das Mineralreich und der Bergbau stellen, abgesehen von Gold und Silber, seit langer Zeit Petroleum (402 Millionen), Kohle (249 Millionen mit Koks) und vor allem in den letzten Dezennien viel Kupfer (517 Millionen) zur Verfügung. Der Viehzucht und der Großschlächterei entnimmt die Ausfuhr bedeutende Mengen Fleisch, Schinken, Speck, Schmalz, Talg usw. mit einem Gesamtwerte von 483 Millionen Mark. Von den Industrien ist die Eisen- und Stahlbranche die ergiebigste mit einem Ausfuhrbetrage von 1214 Millionen Mark; nach dieser kommt die Baumwollbearbeitung (220 Millionen), weiterhin die Herstellung von Maschinen, landwirtschaftlichen Geräten, von Leder und Lederwaren u. a. m.

Vor Jahrzehnten war die Union das beste Einfuhrgebiet für europäische Industrieerzeugnisse. Durch gewaltige Anstrengungen aller Art, namentlich auch durch eine rigorose Schutzzollpolitik, ist es dann gelungen, diese Einfuhr ungemein zu vermindern, wenn auch nicht ganz zu beseitigen. Infolgedessen sind die Einfuhrgegenstände höchster relativer Wertsummen gegenwärtig Genußmittel wie Zucker, Kaffee und Kakao, ferner Industrierohstoffe wie Häute und Felle, Rohseide und Kautschuk. Von den Industrieerzeugnissen nehmen chemische Gegenstände mit Farbwaren den ersten Platz ein; in zweiter Linie folgen Baumwollfabrikate, namentlich feinerer Art.

Zweifellos sind die Vereinigten Staaten die schärfsten Wettbewerber auf der weiten Fläche des Weltmarktes. In manchen Artikeln, wie namentlich in Maschinen, sind sie vor längerer Zeit dazu übergegangen, die europäischen Länder zu bearbeiten und manche Zweige des Handels nach Art der Trusts zu monopolisieren oder auswärts Fabriken anzulegen, um Zölle und Transportkosten zu ersparen. Zur vollen Entfaltung ihrer Kraft fehlt es zurzeit noch an einer ausreichenden Hochseeflotte; daher wird ein großer Teil des Warenaustausches auf fremden Schiffen bewirkt.

4. Die Welthandelsländer zweiten Ranges.

Den zweiten Rang im Welthandel nehmen mehrere einander ungefähr gleichwertige Länder ein, deren Wertumsatz wesentlich geringer ist als bei den vorher besprochenen und deren räumliche Wirksamkeit gewissen Einschränkungen unterliegt. In manchen Gebieten fehlen sie entweder ganz oder sind nur mit ganz kleinen Beträgen vertreten. In ganz wenigen Ländern haben sie den ersten Platz inne; in den meisten Fällen stehen sie hinter England, Deutschland oder der Union zurück. Zu dieser Gruppe sind Frankreich, die Niederlande und Belgien zu rechnen.

Vermöge seiner geographischen Lage, seiner hochbegabten Bevölkerung und seiner alten und vielseitigen Kultur könnte Frankreich ein erstklassiger Vertreter des Welthandels sein. Vor allen europäischen Staaten genießt es den Vorzug, unmittelbaren Zugang zu den verkehrsreichsten Meeren der Vergangenheit und der Gegenwart zu haben. Besonders beachtenswert ist seine Nähe am Suezkanal. Vor Jahrhunderten war Frankreich ein erfolgreicher Kämpfer um die Welthandelsmacht und, wie früher angedeutet wurde, hätte es die Möglichkeit besessen, den größten Teil Nordamerikas an sich zu fesseln, wenn die damalige Staatsleitung ihrer Aufgabe gewachsen gewesen wäre. Aber die glänzendste Position wurde leichten Herzens preisgegeben, und später, als man wieder Außenbesitzungen zu erwerben begann, war es zu spät. Ein Hemmschuh für die Gegenwart ist besonders der Umstand, daß die Seelenzahl keine merkbaren Fortschritte macht. Daher fehlt es an Menschenmaterial, um in den auswärtigen Gebieten mit der nötigen Machtfülle aufzutreten. Auch das noch nicht erloschene Revanchegefühl Deutschland gegenüber lähmt das Land, im Außenhandel seine volle Kraft zu entfalten. Immerhin aber muß man anerkennen, daß in neuester Zeit ansehnliche Anstrengungen dazu gemacht werden.

Im Jahre 1912 hatte der Gesamthandel Frankreichs einen Wert von 11 670 Millionen Mark, von denen 544 ‰ auf die Einfuhr und 456 auf die Ausfuhr kamen. Mindestens zwei Drittel des Gesamthandels entfallen auf Europa; von den übrigen Erdteilen sind Amerika, Afrika und Asien ziemlich gleich stark vertreten, Australien dagegen sehr schwach. Im Gegensatz zu Deutschland liegt der Schwerpunkt des außereuropäischen Warenverkehrs bei Frankreich auf seinen Außenbesitzungen, welche zusammen reichlich ein Fünftel des gesamten Güteraustausches ausmachen, im Jahre 1912

einer Summe von reichlich zweieinhalb Milliarden Mark entsprechend.

Unter den wichtigeren Verkehrsländern lassen sich vier Gruppen unterscheiden, welche zusammen drei Viertel des Gesamthandels darstellen. Die erste Gruppe umfaßt England (158 ‰), Deutschland (124) und Belgien (108). Zur zweiten gehören die Vereinigten Staaten und Algerien mit 88 und 67, zur dritten von 38 bis 25 sind die Schweiz, Argentinien, Italien, Rußland und Spanien zu rechnen, die vierte endlich, 16 bis 19, bilden Brasilien, die Türkei und Österreich-Ungarn. Aber da sich auch unter diesen kein asiatisches Land befindet, so zeigt sich hier deutlich eine ansehnliche Schwäche Frankreichs. Von den wichtigeren Gebieten überwiegt die Einfuhr bei Deutschland, den Vereinigten Staaten, Rußland und Argentinien; vorwaltende Ausfuhrländer sind England, Belgien, Algerien, die Schweiz und Italien.

Neun Handelsgebiete sind es, in denen Frankreich die erste Rolle spielt, aber es sind ausnahmslos französische Außenbesitzungen. Am stärksten ist die Vorherrschaft des Mutterlandes bei Französisch-Westindien mit 97 % des gesamten Warenverkehrs ausgebildet. Bis herab auf zwei Drittel folgen Algerien, Réunion, Madagaskar und Guyana. Den zweiten Rang hat Frankreich in zwölf Gebieten, aus denen Ägypten, Belgien, Marokko, die Schweiz, Spanien und die Türkei hervorgehoben werden mögen. Die Gebiete dritten Ranges liegen sämtlich außerhalb Europas und sind von geringer Bedeutung. Unter denen vierten Ranges befinden sich die drei Handelsstaaten erster Klasse; außerdem sind Argentinien, Brasilien, Chile, Italien, Kuba und Mexiko hinzuzufügen. Diese Angaben dürften ausreichen, um die Welthandelsstellung Frankreichs im Vergleich zu den erstklassigen Handelsstaaten zu kennzeichnen. Bemerkt sei noch, daß von 50 auf ihren Anteil geprüften Gebieten 18 in Amerika, je 13 in Europa und Afrika, 4 in Asien und 2 in Australien liegen. Die Franzosen selbst sind sich bewußt, daß Afrika ihr Zukunftserdteil ist.

Die Waren des Außenhandels ordnet die französische Statistik zu drei Gruppen an: Nahrungs- und Genußmittel, Rohstoffe für die Industrie und Industrieerzeugnisse. Im Jahre 1912 stellten sich diese drei Gruppen in Ein- und Ausfuhr in Tausendsteln zueinander wie folgt:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
Nahrungs- und Genußmittel . . .	213	139
Rohstoffe für die Industrie	584	315
Industrieerzeugnisse	203	546

Somit kommen die Beträge für Rohstoffe in der Einfuhr und für Industrieerzeugnisse in der Ausfuhr einander ziemlich nahe, aber anderseits nimmt die Ausfuhr von Industrierohstoffen eine ansehnliche Stellung ein, und es geht eine entsprechende Wiederausfuhr vor sich. Worauf sich diese vornehmlich bezieht, werden wir gleich sehen.

Von den Gegenständen der Einfuhr bewegen sich vierzehn in dem Werte von 519 bis 101 Millionen Mark, nämlich Wolle, Baumwolle, Mineralöle, Ölfrüchte, Getreide und Mehl, Rohseide, Wein, Maschinen, Kautschuk, Häute und Felle, Gewebe aller Art, Kaffee, chemische Erzeugnisse und Zucker. Unter den Ausfuhrwaren kehren Wolle, Rohseide, Kautschuk, Felle und Häute sowie Wein wieder. Von der eingeführten Wolle und Rohseide bleibt wenig mehr als die Hälfte im Lande, von Kautschuk ein Drittel, von Häuten und Fellen nur ein Viertel. Bei Wein hat die Einfuhr einen größeren Wert als die Ausfuhr, aber selbstredend sind es nicht dieselben Sorten, die in das Land kommen und es verlassen.

Somit bleiben als wichtige Ausfuhrgegenstände spezifisch französischer Herkunft Baumwollgewebe, Seidengewebe, Wollgewebe, Wagen, Schmuck, zubereitete Felle, Damenkleider, Gemüse und Obst übrig. Baumwollgewebe im Betrage von 305 Millionen Mark sind der höchstbewertete französische Ausfuhrartikel; man wolle sich erinnern, daß dagegen England die achtfache Summe ins Feld zu führen hat.

Die Geschichte der Niederlande hinsichtlich ihrer Stellung im Welthandel ist im ersten Kapitel, vgl. S. 20, kurz berührt worden. Seit dem Wiener Kongreß und seit der politischen Trennung von Belgien und später von Luxemburg ist in den äußeren Schicksalen des Landes keine Änderung eingetreten. In keinen Krieg verwickelt, abgesehen von den Kämpfen in Atchin, konnte es sich ruhig und stetig entwickeln, des Erworbenen froh und mit seinem Besitze zufrieden. Seine Flotte reicht zwar nicht aus, um den gewaltig gestiegenen Verkehr seiner Haupthäfen zu meistern, aber in neuester Zeit ist man eifrig bemüht, Zahl und Größe der Schiffe den Anforderungen und Aufgaben der Gegenwart anzupassen und namentlich den transatlantischen Verkehr zu heben. Wären die Niederlande in dem vom Wiener Kongreß geschaffenen Umfange bestehen geblieben, so würden sie nach Wertumsatz und Raumbeherrschung ein erstklassiges Welthandelsland geworden sein, etwa von der Bedeutung der Vereinigten Staaten. Durch die Loslösung Belgiens in den 1830 er

Jahren entstanden zwei Gebiete, die nach Wert und Umfang des Außenhandels zweitklassig sind, in der wirtschaftlichen Bedeutung des letzteren und im Verhältnis zum Areal und zur Kopfzahl dagegen einen allerersten Rang einnehmen (vgl. S. 39 ff.) und ihn voraussichtlich auch in Zukunft behaupten werden.

Der Gesamtwert des niederländischen Außenhandels betrug im Jahre 1911 10 311 Millionen Mark, wovon die Einfuhr 55, die Ausfuhr 45 % ausmachte. Dabei sind die Erdteile Afrika und Australien mit ganz schwachen Anteilen vertreten; in allmählicher Steigerung folgen Amerika und Asien; der Löwenanteil fällt Europa zu mit rund 60 % der Einfuhr und 85 % der Ausfuhr. Das wichtigste Verkehrsland ist Preußen mit 337 ‰ des Gesamtumsatzes; in zweiter Linie folgen England mit 148, Belgien mit 103 und Niederländisch-Indien mit 103, weiterhin Rußland, die Vereinigten Staaten, Hamburg, Frankreich und Britisch-Indien. Bei einigen dieser Länder gestaltet sich das Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr in sehr abweichender Weise. Preußen mit Hamburg z. B. leisten nur ein Viertel der gesamten Einfuhr, nehmen aber die Hälfte der Ausfuhr auf, für eine Summe von fast zweieinhalb Milliarden. England trägt zur Einfuhr ein Zehntel bei, bezieht aber ein Fünftel des ganzen ausgehenden Warenwertes. Vorherrschende Einfuhrländer sind Rußland, Niederländisch-Indien und die Union. Im Gegensatz zu den anderen Welthandelsländern zeigt sich bei den Niederlanden eine stark ausgesprochene Konzentration auf einige wenige Verkehrsgebiete. Vier Fünftel der Einfuhr werden von sechs Ländern bewirkt, vier Fünftel der Ausfuhr von nur drei Gebieten aufgenommen.

Die Niederlande sind übrigens der einzige Staat, in dem der Güterverkehr ausschließlich nach der Menge aufgenommen wird; daraus werden die Umsatzwerte durch Schätzung abgeleitet. Die Hauptwaren der Einfuhr sind dem Werte nach Chinarinde, Weizen, Stab- und Bandeisen, Kupfer, Steinkohlen, Bau- und Nutzholz, Reis und Mehl. Die Mehrheit dieser Gegenstände spielt auch in der Ausfuhr eine wichtige Rolle. Von Chinarinde wird die Hälfte, von Weizen werden mehr als drei Viertel, von Kupfer sechs Siebentel, von Stab- und Bandeisen zwei Drittel ausgeführt, fast ebensoviel von Bau- und Nutzholz. Als eigentliche niederländische Erzeugnisse gehen Zucker, Papier, Spirituosen, Fleisch, Butter und Käse aus dem Lande.

Somit trägt der niederländische Handel einen doppelten Charakter. Einerseits bezieht er sich hauptsächlich auf Kolonialwaren, von denen außer den schon genannten noch Kakao, Kaffee und Tabak hervorzuheben sind, anderseits ist er Durchgangshandel. Die Rheinmündung ist eben das natürliche Tor für Rheinland und Westfalen, und wenn auch der Dortmund-Emskanal dem Verkehrswege des Rheines etwas Abbruch zu tun begonnen hat, so bewältigt dieser doch immer noch ungeheure Mengen und Werte. Eisenerz kommt aus Spanien und Schweden, Holz aus Norwegen, Petroleum aus der Union, Kakao aus Südamerika, Tabak und Reis aus Ostindien. Hunderttausende holländischer Arbeiter nähren sich vom deutschen Durchgangshandel, zahlreiche Kaufleute werden reich davon. Der große Volkswirt Friedrich List bezeichnete daher Holland als eine deutsche Provinz.

Ein besonderes Merkmal des niederländischen Handelsbetriebes besteht in dem Streben, gewisse Zweige des Warenaustausches monopolisiert zu behandeln. Das früher in Ostindien angewandte System des Zwangsbaues und des Zwangsverkaufes gewisser tropischer Erzeugnisse ist zwar nach und nach wieder aufgegeben worden. Dagegen ist es den Mynheers gelungen, den Anbau und den Verkauf der bekannten niederländisch-ostindischen Tabaksorten für sich zu behalten und mit ebenso großer Eifersucht wie Tatkraft den Wettbewerb anderer Völker auszuschließen. Über diese Betriebsform wird in dem Kapitel IV bei Besprechung des Tabaks als Welthandelsartikel etwas Näheres mitgeteilt werden.

So sehr sich Belgien in fast allen Wirtschaftszweigen von den Niederlanden unterscheidet, so hat es mit diesen doch die sehr wichtige Eigenschaft gemeinsam, ein wichtiges Tor des deutschen Außenhandels zu sein. Sein großer Hafen Antwerpen ist ganz von der deutschen Ausfuhr und dem deutschen Schiffsverkehr abhängig und durch den ungeheuren deutschen Warenstrom reich geworden. Anderseits vermag sich Belgien auch aus eigenen Kräften an dem Welthandel zu beteiligen und stützt sich dabei vorzugsweise auf seine vielseitige und leistungsfähige Industrie, die ihrerseits in dem ansehnlichen Vorrat von Eisenerz und Kohle eine breite und zuverlässige Grundlage hat. Der Wettbewerb mit anderen Völkern wird durch billige Arbeitskräfte und geringe sozialgesetzliche Lasten wesentlich erleichtert.

In dem Zeitraume 1870 bis 1912 wurde der Generalhandel Belgiens von 2626 auf 10 092 Millionen Mark

oder fast um das Vierfache gesteigert, während der Spezialhandel von 1288 auf 6496 Millionen Mark anwuchs oder reichlich um das Fünffache. Somit hat der Durchgangshandel eine prozentuelle Abnahme erfahren. Zu Anfang des genannten Zeitraumes stellten sich General- und Spezialhandel wie 100 : 49, am Ende dagegen wie 100 : 64; immerhin hatte die Durchfuhr noch den Wert von 3586 Millionen Mark. Zu allen Zeiten war die Einfuhr wertvoller als die Ausfuhr; im Jahre 1912 standen sie beim Generalhandel wie 535 : 465, beim Spezialhandel wie 539 : 461; in den vorhergehenden Jahren hatte die Einfuhr allerdings einen etwas höheren Anteil.

Der Schwerpunkt des belgischen Außenhandels ruht auf Europa, das von der Einfuhr 68, von der Ausfuhr 77 % stellt; bei Amerika waren die entsprechenden Prozentsätze 14 und 9, bei Asien 5 und 2, bei Afrika 2 und 1,4, bei Australien 1 und 0,6. Somit ist Europa vorherrschend Ausfuhrerdteil, bei den anderen wiegt durchweg die Einfuhr vor.

Die wichtigsten Verkehrsländer Belgiens sind Deutschland, Frankreich und England, weiterhin die Niederlande, die Vereinigten Staaten, Rußland, Australien, Rumänien und Britisch-Indien, welche zusammen fünf Sechstel des ganzen Außenhandels in Anspruch nehmen. Aber ihre gegenseitige Stellung hat sich in letzterer Zeit nicht unwesentlich geändert. Während z. B. im Jahre 1900 Frankreich mit einem Fünftel des Gesamtverkehrs unbedingt den ersten Platz innehatte, hat es diesen mit dem gleichen Anteil an Deutschland abgetreten und ist auf ein Sechstel zurückgegangen. Auch England, die Niederlande und die Vereinigten Staaten haben prozentuelle Einbuße erlitten, die zum Teil Argentinien zugute gekommen ist. Vorherrschende Einfuhrländer sind von jeher in ausgesprochenstem Maße Rußland, Argentinien, die Vereinigten Staaten, Australien, Rumänien und Britisch-Indien. Die Ausfuhr wiegt bei Deutschland und den Niederlanden vor, während England und Frankreich eine wechselnde Stellung einnehmen.

Überträgt man die in Deutschland übliche Warengruppierung auf Belgien, so gestaltet sich das Verhältnis derselben in Ein- und Ausfuhr für 1912 wie folgt in Tausendsteln:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
Lebende Tiere	16	10
Nahrungs- und Genußmittel . . .	250	129
Rohstoffe und Halbfabrikate . . .	557	465
Fertige Fabrikate	177	396

Beachtenswert ist bei diesen Anteilen im Vergleich zu anderen Industriestaaten der mäßige Gegensatz in der Ausfuhr bei den Gruppen der Rohstoffe und Halbfabrikate, sowie der fertigen Fabrikate; keine dieser Gruppen aber hat die absolute Oberhand.

Unter den Einzelgegenständen der Einfuhr sind Wolle und Weizen mit je 6 % die wichtigsten; weiterhin folgen Erze, Kautschuk, Häute, Flachs, Steinkohle, Diamanten, Baumwolle und Mais. Mit Ausnahme der beiden letzten und der Erze erscheinen diese mit ansehnlichen Beträgen auch in der Ausfuhr; von der eingeführten Wolle werden neun Zehntel ausgeführt, von Kautschuk vier Fünftel; bei dem Flachs ist der Betrag der Ausfuhr dem der Einfuhr sogar überlegen. Spezifische Exportwaren sind Eisen- und Stahlfabrikate, Eisenbahn- und Straßenbahnwagen, Garne, hauptsächlich von Flachs, Gewebe, Glaswaren, Spiegelglas, Maschinen, Waffen, chemische Erzeugnisse u. a. m.

5. Welthandelsländer dritten Ranges.

Als Welthandelsländer dritten Ranges sind Staaten wie Rußland, Österreich-Ungarn, Italien, die Schweiz und Japan, vielleicht auch noch Spanien, Schweden, Dänemark und Norwegen anzusehen. Ihre Umsatzwerte sind tiefer als diejenigen der vorher betrachteten Welthandelsvertreter, ihr Arbeitsfeld enger begrenzt, ihre Verkehrsbeziehungen und Handelskräfte beschränkter.

Rußland, dessen Wertumsatz mit Finnland sechs Milliarden Mark überschreitet, ohne dieses, aber mit Einschluß der Warenbewegung mit den asiatischen Besitzungen 1911 5658 Millionen Mark ausmachte, ist vorherrschendes Ausfuhrgebiet; in dem genannten Jahre verhielt sich die Ausfuhr zur Einfuhr wie 3 : 2; im Jahre 1912 betrug letztere etwas mehr. Europa mit reichlich neun Zehnteln des Gesamtumsatzes ist vorzugsweise Ausfuhrerdteil; Amerika (5 %), Asien und Afrika leisten mehr für die Einfuhr; Australien ist mit nennenswerten Summen nicht vertreten.

Weitaus das wichtigste Verkehrsland mit 38 % des Gesamthandels ist Deutschland; sein Verhältnis in Ein- und Ausfuhr ist schwankend; 1912 überwog die erstere, das Jahr vorher die letztere. An zweiter Stelle folgt England mit nahezu einem Fünftel des Gesamthandels, aber stark vorherrschender Ausfuhr. Weiterhin schließen sich die Niederlande (8,1 %), Frankreich (5,7), die Vereinigten Staaten (4,5), Österreich-Ungarn (4), Finnland (3,6), Italien (2,8) und

Belgien (2,4 %) an. Noch tiefer stehen Dänemark, die Türkei, Rumänien, Britisch-Indien, Norwegen, Schweden, China, Ägypten und Spanien. Somit fehlen die tropischen und subtropischen Teile von Amerika und Afrika ganz.

Zwischen den drei Hauptwarengruppen herrscht in Ein- und Ausfuhr ein deutlicher prozentueller Gegensatz. Von letzterer stellen die Nahrungsmittel fast zwei Drittel, die Rohstoffe und Halbfabrikate drei Zehntel und die fertigen Fabrikate nur ein Zwanzigstel. An der Spitze der Einfuhr stehen die Rohstoffe und Halbfabrikate reichlich mit der Hälfte, die Fabrikate beanspruchen ein Drittel, die Nahrungsmittel den Rest. Das Getreide wertete 1912 in der Ausfuhr rund 1180 Millionen Mark, Flachs 232; bemerkenswert sind außerdem Petroleum, Zucker, Eier, Holz, mancherlei Erzeugnisse der Viehzucht und Fischerei. Nach Asien gehen verschiedene Fabrikate.

Österreich-Ungarns Außenhandel hat im Jahre 1912 zum ersten Male die fünfte Milliarde Mark überstiegen; das Jahr vorher betrug er 4756 Millionen Mark, wobei die Einfuhr erheblich überwog. Er vollzieht sich in der Hauptsache mit Europa, das in der Einfuhr mit 73, in der Ausfuhr mit 87 % vertreten ist. Von den übrigen Erdteilen fehlt Australien; Amerika stellt in der Einfuhr 12, in der Ausfuhr 5 %; bei Asien sind die entsprechenden Beträge 8 und 3, bei Afrika 1 und 2 %.

Unter den Verkehrsländern hat Deutschland mit reichlich zwei Fünfteln des gesamten Güteraustausches den ersten Platz inne, also in noch höherem Grade als bei Rußland, bei einer Wertsumme von fast zwei Milliarden Mark. Aber so sehr auch die absoluten Beträge gestiegen sind, so hat sich seit Anfang dieses Jahrhunderts eine merkbare Verminderung des prozentuellen Anteils vollzogen und ferner eine Verschiebung zwischen Ein- und Ausfuhr bewerkstelligt. Im Anfang des Jahrhunderts zeigte sich ein Überwiegen der Ausfuhr, jetzt der Einfuhr. Eine prozentuelle Verminderung des Anteils ist auch bei den nächstwichtigen Verkehrsstaaten, England und Italien, eingetreten; nach diesen folgen die Vereinigten Staaten, Britisch-Indien, Rußland, die Schweiz, die Türkei, Frankreich, Rumänien u. a. Wie bei Rußland, fehlt auch bei Österreich-Ungarn der Verkehr mit Australien und den meisten Teilen Afrikas. Im Unterschied zu seinem großen Nachbarn hat es dagegen erwähnenswerte Beziehungen zu dem romanischen Amerika, namentlich zu Brasilien (Kaffee!); geringer sind diejenigen zu Ostasien. In noch höherem Grade als der

russische ist der Warenaustausch des Kaiserstaates ein nachbarlicher; er kommt fast zu zwei Dritteln der Gesamtheit gleich, und wiederum zwei Drittel des Nachbarverkehrs fallen auf Deutschland.

Die drei Hauptwarengruppen: Rohstoffe, Halbfabrikate und Fabrikate, bieten in Ein- und Ausfuhr ein ziemlich verschiedenes Bild. Die erste macht von der Einfuhr 58, von der Ausfuhr 34 % aus, bei der zweiten sind die entsprechenden Beträge 15 und 19, bei der dritten 27 und 47. Die Hauptwaren der Einfuhr sind Baumwolle, ein Zehntel der Gesamtheit ausmachend, Kohlen, Maschinen, Wolle, Felle und Häute, Kaffee, Leder, Instrumente und Uhren, Seide und Seidenwaren, Wollgewebe und Kupfer. Aus der Ausfuhr sind Zucker, 9 % der Gesamtheit, Bauholz, Eier, Konfektionswaren, Holz und Holzwaren, Wollwaren, Malz, Baumwoll- und Glaswaren hervorzuheben. Letztere wie manche andere Erzeugnisse des österreichischen Gewerbfleißes genießen mit vollem Recht einen weitverbreiteten Ruf.

Italiens Außenhandelswert stieg in dem Zeitraume 1871 bis 1912 von 1629 auf 4800 Millionen Mark oder nahezu um das Dreifache, wobei sich im letzten Jahre Ein- und Ausfuhr fast wie 3 : 2 stellten. Besonders lebhaft war die Zunahme in den letzten Jahren; sie hat von 1911 auf 1912 beinahe 400 Millionen Mark betragen. In seinem Güterverkehr beschränkt sich Italien nicht so sehr auf Europa wie die beiden vorher besprochenen Staaten. Von der Einfuhr nimmt dieser gut sieben Zehntel, von der Ausfuhr etwa zwei Drittel in Anspruch, auf Amerika entfallen entsprechend ein Sechstel und ein Viertel; die Anteile der übrigen Erdteile sind wesentlich kleiner, namentlich derjenige Australiens, aber dieses ist doch immerhin vertreten.

Von den Einzelländern hat Deutschland mit fast einem Sechstel des Gesamthandels die Führung; England ist etwa mit einem Achtel beteiligt, neuerdings mit ebensoviel die Union und mit knapp einem Zehntel Frankreich; diese vier beanspruchen gerade die Hälfte des gesamten Wertumsatzes, und zwar alle mit recht beträchtlichem Überschusse der Einfuhr; das Gleiche gilt von Österreich (8,4 %), Ungarn, Rußland, Belgien, Rumänien, den Niederlanden und einigen anderen weniger bedeutenden Ländern; dazu kommen auswärts namentlich Britisch-Indien, China, Japan u. a. Vorherrschende Ausfuhrländer sind die Schweiz, die Türkei in Europa und Asien, ganz Nordafrika, fast ganz Süd- und Mittelamerika, namentlich Argentinien mit reichlich 5 % des

Gesamthandels, in zweiter Linie Brasilien. Am schwächsten sind Italiens Beziehungen zu Australien und zu dem tropischen und subtropischen Afrika. An seiner guten Stellung in Amerika merkt man den Einfluß der Auswanderung, die, wie auch anderwärts, den Handel nach sich zieht.

Die Hauptposten der Einfuhr sind Erze, Metalle und Metallwaren, etwa ein Sechstel der Gesamtheit, pflanzliche Erzeugnisse, soweit sie nicht gesondert aufgeführt werden, fast ebensoviel, Steine, Erden, Geschirre und Glas (11 %), tierische Erzeugnisse (ein Zwölftel), Baumwolle und Baumwollwaren, ungefähr ebensoviel, weiterhin Seide und Seidenwaren, Holz und Stroh, Wolle und Wollwaren, Häute und Felle, chemische Erzeugnisse, Kautschuk u. a. m. An der Spitze der Ausfuhr steht Seide nebst Seidenwaren, fast ein Drittel der Gesamtausfuhr (425 Millionen Mark); in weitem Abstande davon folgen Früchte, Mehl und Teigwaren, tierische Erzeugnisse, Baumwollwaren, Glaswaren u. a. Spezialartikel Siziliens sind Schwefel und Agrumen, namentlich Zitronen.

Im Vergleich zu allen bisher besprochenen Ländern hat die Schweiz zwar keinen selbständigen Zugang zum Weltmeere, auch ist ihr Wertumsatz wesentlich geringer als derjenige der zuletzt besprochenen Staaten, aber sie darf doch den Anspruch auf den Rang eines Welthandelslandes erheben, weil sie verhältnismäßig viele und wertvolle Waren von besonderer Eigenart und Güte über alle Erdteile zu verteilen vermag und in allen großen Handelsplätzen Vertreter ihrer Kaufmannschaft zu finden sind. Im Mittel der letzten Jahre betrug der Außenhandel rund zwei und eine halbe Milliarde, 1912 2656 Millionen Mark, wovon durchschnittlich drei Fünftel auf die Einfuhr und zwei Fünftel auf die Ausfuhr zu rechnen sind. Die Einfuhr kommt zu etwa 88 % aus Europa, zu 7 aus Amerika, zu je 2 aus Asien und Afrika, zu 1 aus Australien. Von der Ausfuhr gehen etwa drei Viertel nach Europa und fast ein Fünftel nach Amerika; die übrigen Erdteile teilen sich nicht ganz gleichmäßig in den Rest.

Das wichtigste Verkehrsland ist Deutschland mit fast drei Zehnteln des gesamten Wertumsatzes; weiterhin folgen Frankreich mit einem Sechstel, die Vereinigten Staaten mit einem Achtel, England und Italien mit je einem Zehntel und Österreich-Ungarn mit einem Sechzehntel; geringer sind die Anteile von Belgien, Rußland, den Niederlanden u. a. Von den europäischen Staaten ist England der einzige, der einen Überschuß der Ausfuhr zeigt. Bei den anderen ist die Einfuhr mehr oder weniger vorherrschend, bei Deutschland

z. B. im Verhältnis von 2 : 1; bei Frankreich und Italien fast von 3 : 1.

Die Einfuhr der Schweiz, 1912: 1570 Millionen Mark, besteht hauptsächlich aus Nahrungsmitteln und industriellen Rohstoffen, weniger aus Halb- und Fertigfabrikaten. Die Ausfuhr liefern die Viehzucht und die vortrefflich entwickelte Industrie. Erstere ist über die ganze Eidgenossenschaft verbreitet, letztere zu zwei Distrikten angeordnet. Der eine, die Nordostschweiz, bringt hauptsächlich Stickereien, Garne, Gewebe, Maschinen hervor, der zweite, die Westschweiz erzeugt namentlich Uhren, die trotz manches Wettbewerbs ihren guten Ruf und ihr Absatzgebiet behaupten.

Japan ist der einzige Welthändler nichtarischer Rasse, zugleich auch der jüngste; denn erst seit wenigen Jahrzehnten hat sich ein lebhafterer Warenaustausch mit fremden Ländern entfaltet, nachdem das Land erst durch Gewalt dem europäischen Verkehr geöffnet worden war, dann aus eigenem Entschluß mit der europäischen Kultur einen Ausgleich herbeizuführen begonnen hatte. Mit erstaunlicher Schnelligkeit und zielbewußter Kühnheit hat Japan sich einen anerkannten Platz an der Sonne errungen. Von dem gesamten Wertumsatz, der sich seit Anfang des Jahrhunderts reichlich verdoppelt hat und auch jetzt noch in rascher Zunahme begriffen ist, 1911 : 2018, 1912 : 2383 Millionen Mark, entfallen auf Asien 42, auf Europa 31, auf Amerika 24, auf Australien 2 und auf Afrika 1 %, somit bisher der einzige Fall, wo Asien den verhältnismäßig größten Anteil hat. Die Einfuhr steht der Ausfuhr voran, aber nur um ein geringes.

Das hervorragendste Verkehrsgebiet ist die Union mit fast einem Viertel des Gesamthandels; in zweiter Linie folgen China, England und Britisch-Indien durchschnittlich mit je einem Siebentel, weiterhin Deutschland 7,1 %, Frankreich, Kwantung, Hongkong, Niederländisch-Indien, Italien, Australien, Straits Settlements, Belgien und Französisch-Indochina, das letztere mit 1 %. Die Einfuhr überwiegt beispielsweise bei England, Britisch-Indien und Deutschland, die Ausfuhr bei der Union und bei China.

Die Haupteinfuhrgegenstände sind Baumwolle, 28 % der Gesamteinfuhr, namentlich aus Indien, Maschinen, Ölkuchen, Wolle, Eisen und Eisenwaren, Reis, Bohnen, Petroleum usw. Den ersten Platz der Ausfuhr hat Seide, etwa drei Zehntel der Gesamtheit; fernerhin folgen mit Beträgen von 80 bis 20 Millionen Mark in absteigender Reihe Baumwollgarn, Kupfer, Baumwollgewebe, Steinkohle, Tee und

Zündhölzchen. Geringere Werte weisen die speziell japanischen Artikel wie Matten, Porzellan, Lackwaren, Schirme, Fächer, Strohborten, Kupfer, Seegras, Fischöl u. a. auf. Wie der Artikel „Zündhölzchen" andeutet, machen die Japaner den Europäern in Ostasien mit ihren eigenen Artikeln scharfen Wettbewerb.

Über die Länder, welche im Welthandel eine noch tiefere Stellung innehaben als die vorhergenannten, sollen nur einige ganz kurze Bemerkungen gemacht werden.

Spanien, einst der Beherrscher des Verkehrs mit den auswärtigen Erdteilen, setzt jährlich etwa 1600 Millionen Mark um, wovon etwa drei Viertel auf Europa kommen, in den Rest teilen sich Amerika und Asien im Verhältnis 2 : 1; gering ist der Anteil Afrikas; Australien fehlt. Von den wichtigeren Verkehrsländern hat England seit Anfang des laufenden Jahrhunderts keine Änderung seines Anteils — fast ein Viertel — erfahren. Frankreich, das einst den ersten Platz innehatte, ist sehr stark zurückgegangen, von 46 auf 21 %; dieser Verlust ist zum Teil den Vereinigten Staaten und Deutschland zugute gekommen.

Schwedens Außenhandel mit einem Werte von reichlich anderthalb Milliarden Mark, bezieht sich zu fast Neunzehnteln auf Europa; der größere Teil des Restes kommt auf Nordamerika. England und Deutschland haben den gleichen Anteil am Gesamthandel, nämlich etwa je ein Drittel, aber es besteht doch der bemerkenswerte Unterschied, daß bei letzterem die Einfuhr in höherem Grade überwiegt.

Dänemark mit rund 1400 Millionen Mark Gesamtumsatz beschränkt sich auf Europa und Nordamerika; ersterer beansprucht von der Einfuhr 90, von der Ausfuhr 95 %, England und Deutschland sind zusammen mit reichlich vier Fünfteln beteiligt; bei ersterem überwiegt die Ausfuhr, bei letzterem die Einfuhr.

Norwegen, dessen Warenaustausch 852 Millionen Mark ausmacht, steht vermöge seiner wohlentwickelten Schiffahrt zu allen Erdteilen in Handelsbeziehungen, jedoch so, daß Europa von der Einfuhr neun, von der Ausfuhr acht Zehntel in Anspruch nimmt und daß Amerika stärker beteiligt ist als die drei übrigen Erdteile.

6. Inaktive Welthandelsländer.

Als inaktiv gelten diejenigen Gebiete, deren Warenaustausch sich auf alle oder mehrere Erdteile bezieht und

ansehnliche Werte darstellt, ohne daß er von eigener Kaufmannschaft besorgt und von eigener Kauffarteiflotte befördert wird, sei es ganz oder in vorherrschendem Grade. In diesem Sinne kommen nach der Höhe ihrer Umsätze vor allem Britisch-Indien, Argentinien, Kanada, der Australische Bund, China, die Südafrikanische Union, die Straits Settlements, Brasilien, Ägypten und Niederländisch-Indien, also mit Ausnahme Chinas und in bedingtem Sinne Ägyptens lauter gegenwärtige Außenbesitzungen Englands und ehemalige Kolonien Spaniens und Portugals, in Frage. In zweiter Reihe würden die Türkei, Chile, Mexiko, Algerien, Kuba, Rumänien, Neuseeland und die Malaiischen Schutzstaaten zu nennen sein. Außerdem stehen noch andere Länder zu dem Welthandel in lebhaften Beziehungen, aber es würde zu weit führen, auf alle Einzelheiten einzugehen.

Die gegenwärtigen *britischen Besitzungen* haben als gemeinsame Eigenschaften das Vorherrschen des Mutterlandes, das Vorwalten der Rohstoffe in der Ausfuhr und das Vorwiegen der Industrieerzeugnisse in der Einfuhr; letztere kommt in der Hauptsache aus Europa, erstere geht meistenteils ebendahin. Im übrigen wie in den Einzelheiten hat natürlich jede Besitzung ihre Besonderheiten.

Britisch-Indien mit einem Wertumsatz von rund fünf Millionen Mark, wovon drei Achtel auf die Einfuhr und fünf Achtel auf die Ausfuhr kommen, bezieht aus Europa sieben Zehntel seiner Einfuhr und sendet dahin 55 % seiner Ausfuhr; in zweiter Linie folgt Asien mit einem Fünftel der Einfuhr und einem Viertel der Ausfuhr; schwächer sind die übrigen Erdteile vertreten. Abgesehen von England, das zwei Fünftel des indischen Handels in Anspruch nimmt, sind mit ansehnlichen Prozenten Deutschland (9), die Vereinigten Staaten, China und Japan (je 6 %), schwächer als diese Belgien, Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien, die Straits Settlements, Ceylon und Ägypten bis herab auf ein Prozent beteiligt.

Unter den eingeführten Waren stellen Baumwollfabrikate den stärksten Posten dar, reichlich ein Drittel des Importes; dann kommen in weitem Abstande Zucker, fast ein Zehntel, Eisen und Stahlwaren, Eisenbahnmaterial, Maschinen u. a. Ins Ausland gehen hauptsächlich Baumwolle, etwa ein Siebentel der Gesamtausfuhr, Reis, fast eben so viel, Jute und Jutewaren; ferner Weizen, Opium, Leinsaat, Felle und Häute und Baumwollwaren; die ebengenannten Gegenstände machen zusammen reichlich drei Viertel der Aus-

fuhr zur See aus. Im Vergleich dazu ist der Warenaustausch mit den Nachbarn zu Lande nicht erheblich.

Kanadas Warenverkehr: 1911 im Werte von 3673 Millionen Mark, bezieht sich hauptsächlich auf Amerika (57 %) und Europa (39 %); Asien und Australien sind sehr schwach, Afrika ist gar nicht vertreten. Von den Einzelgebieten beanspruchen die Vereinigten Staaten den Löwenanteil mit 53 % und überwiegender Einfuhr; dann folgt England mit 33 % mit Überschuß der Ausfuhr; alle übrigen stehen dagegen weit zurück; nennenswert sind noch Britisch-Westindien, Frankreich und Deutschland mit je knapp 2 %. In der Einfuhr erscheinen vorzugsweise fremde Industrieerzeugnisse, Steinkohlen, sowie tropische und subtropische Genuß- und Reizmittel. Für die Ausfuhr ist vornehmlich die Landwirtschaft tätig, reichlich ein Drittel davon liefernd, ganz besonders Weizen aus den inneren Distrikten, außerdem sind Erzeugnisse der Vieh- und Waldwirtschaft, des Bergbaues und der Fischerei von Wichtigkeit. Dagegen tritt die Industrie sehr in den Hintergrund; nennenswert sind nur landwirtschaftliche Geräte und Maschinen, die sich hauptsächlich nach Australien und nach den britischen Kolonien wenden.

Der Australische Bund hat zwar mit allen Erdteilen zu tun, aber seine Umsatzsumme von neuerdings fast drei Milliarden Mark, kommt zu fast drei Vierteln Europa zugute; in den Rest teilen sich namentlich Asien mit einem Zehntel und Amerika mit einem knappen Achtel. Von Einzelgebieten sind neben England, das über die Hälfte in Anspruch nimmt, Deutschland (8,3 %), die Vereinigten Staaten, Frankreich, Belgien, Neuseeland, Britisch-Indien, Japan, Britisch-Südafrika und Ceylon nennenswert. Die Einfuhr hat ungefähr denselben Charakter wie bei Kanada; die Ausfuhr besteht fast nur aus Erzeugnissen der Viehzucht, der Landwirtschaft und des Bergbaues; Wolle allein stellt fast die Hälfte davon; weiterhin folgen Weizen und Weizenmehl, Fleisch (in gefrorenem Zustande), Butter, Häute und Felle, Kupfer, Talg u. a.

Die Südafrikanische Union steht bei einem Gesamtumsatz von rund zwei Milliarden und überschießender Ausfuhr zwar auch mit allen Erdteilen in Verbindung, arbeitet aber in noch höherem Grade als der Commonwealth mit Europa, das von der Einfuhr fast ein Fünftel stellt, von der Ausfuhr dagegen 95 % aufnimmt. Bei dem Reste der Einfuhr ist die Beteiligung Amerikas und Australiens größer als die der übrigen Erdteile; bei der Ausfuhr kommt nur

Afrika mit nennenswerten Summen in Betracht. Im einzelnen zeigt sich ein gewaltiges Übergewicht Englands, das von der Einfuhr 58, von der Ausfuhr 91 % beansprucht; alle anderen Gebiete spielen daneben eine bescheidene Rolle wie Deutschland, die Vereinigten Staaten und Belgien. Die höchsten Werte für die Ausfuhr entstammen dem Bergbau; Gold über 600 Millionen Mark, Diamanten gegen 170 Millionen; weiterhin sind Wolle, Straußenfedern, Häute und Felle sowie Mohär hervorzuheben.

Die Straits Settlements mit Singapore als Handelsmetropole hatten 1911 einen Wertumsatz von 1761 Millionen Mark, der sich zu fast zwei Dritteln mit den benachbarten Teilen Asiens vollzieht, namentlich mit der Malaiischen Halbinsel, Niederländisch- und Britisch-Indien, Siam und China (Hongkong); auf Europa entfällt ein reichliches Viertel (England 18 %), der Rest auf die Vereinigten Staaten und Australien. Die fremden Zufuhren bestehen hauptsächlich in Reis, ein Zehntel der Einfuhr, Opium, Baumwollwaren, Fischen, Tabak, Zucker, Maschinen, Eisenwaren, Kohle und Petroleum. An der Spitze der Ausfuhr steht Zinn, ein reichliches Viertel derselben, Kautschuk, ein Zehntel, Kopra und Gewürze als Spezialitäten. Außerdem sind noch Tapioca und Sago, Gambir, Häute und Ananaspräserven zu nennen. Die Ausfuhr von Kautschuk wird in den nächsten Jahren stark steigen, da auf der Malaiischen Halbinsel ausgedehnte Pflanzungen von Kautschukbäumen vorhanden sind, so umfangreich, daß dadurch beinahe der ganze Weltbedarf gedeckt werden kann.

Argentinien hat neuerdings seinen Handelswert über drei und ein halb Milliarden gesteigert und steht demnach mit Kanada auf gleicher Stufe. So weit er sich nach geographischen Gesichtspunkten verteilen läßt, entfallen reichlich zwei Drittel auf Europa, je 15 auf Amerika und Orderhäfen. Afrika ist sehr schwach, Asien und Australien sind nicht vertreten. An der Spitze der Einzelländer steht England mit reichlich einem Viertel des Wertumsatzes, ihm zunächst Deutschland mit fast einem Sechstel; weiterhin folgen die Vereinigten Staaten und Frankreich mit je einem Zehntel, mit noch geringeren Anteilen Belgien, Italien, Brasilien und Spanien; alle übrigen bleiben mehr oder weniger weit unter einem Prozent zurück. Die Einfuhrgegenstände sind die bei ehemaligen Kolonien üblichen. Zur Ausfuhr stellt die Viehzucht lebende Tiere, Wolle, Fleischprodukte, über die Hälfte davon, die Landwirtschaft namentlich Weizen und Mais zwar nicht

ganz ebensoviel, aber wahrscheinlich werden sich die Erzeugnisse des Bodenanbaues in nächster Zukunft an die erste Stelle setzen.

Chinas Außenverkehr mit einer Wertsumme von reichlich zwei und ein halb Milliarden Mark bezieht sich rechnerisch zwar zur größten Hälfte auf Asien, aber da Hongkong fast drei Zehntel des Gesamtbetrages in Anspruch nimmt und hauptsächlich mit Europa arbeitet, so erhält dieses doch den ersten Platz, wenn ihm rechnerisch auch nur etwas mehr als ein Drittel zufällt. Von den Einzelgebieten folgen auf Hongkong Japan mit einem Sechstel, England mit einem Achtel, die Vereinigten Staaten und Rußland mit je einem Zwölftel, mit noch geringeren Anteilen Britisch-Indien, Frankreich, Deutschland (4,2), Straits Settlements, Makao, Italien sowie die Niederlande mit ihren asiatischen Besitzungen. Der wichtigste Artikel der Einfuhr besteht zu fast einem Drittel aus Baumwollwaren, sodann sind Opium, reichlich ein Zehntel, Mineralöl, Zucker, Metalle, Metallwaren und Reis von Bedeutung. An der Spitze der Ausfuhr stehen Rohseide, fast ein Fünftel und Tee, ein Zehntel, außerdem Bohnen, Baumwolle u. a.

Brasiliens Warenaustausch mit einem Werte von 1600 Millionen Mark vollzieht sich hauptsächlich mit Europa und Amerika, deren Anteile wegen der mangelhaften Statistik sich nicht genau feststellen lassen. Je ein reichliches Fünftel des genannten Betrages fällt auf die Vereinigten Staaten und England, ein gutes Zehntel auf Deutschland; geringer sind die Anteile von Frankreich, Portugal, Belgien, Österreich-Ungarn usw. Bekanntlich ist Brasilien seit Jahrzehnten der Hauptlieferant von Kaffee und Kautschuk. Mit dem Kaffee, durchschnittlich die Hälfte der Ausfuhr, 1910: 545, 1911: 826 Millionen Mark, wird es seine Hegemonie sicherlich auch in Zukunft behaupten. Bei dem Kautschuk 1910: 502, 1911: 308 Millionen Mark, ist dies sehr zweifelhaft, da, wie bei den Straits Settlements angedeutet wurde, von diesen ein gefährlicher Wettbewerb bereitet wird. Die übrigen Stapelartikel sind Paraguaytee (Mate), Häute, Felle, Kakao, Tabak, Baumwolle und Zucker; also werden die meisten und wichtigsten Ausfuhrgegenstände von der Landwirtschaft dargeboten.

Bei Ägypten ist Europa mit ungefähr sechs Siebenteln an der Wertsumme von fast 1300 Millionen Mark beteiligt. Zwei Fünftel davon beansprucht England; auf Frankreich entfallen 9, auf Deutschland 8, auf die Vereinigten Staaten 8 %. Baumwolle stellt drei Viertel der Ausfuhr.

IV. Welthandelsgegenstände.

Als Welthandelsgegenstände verdienen Waren bezeichnet zu werden, die aus mehreren Erdteilen stammen und nach einem oder mehreren Erdteilen übergehen. In der Regel stellen sie ansehnliche Mengen oder hohe Werte dar. Die Gegenstände des heutigen Welthandels sind sehr zahlreich und mannigfaltig, zum großen Teil auch durch große Massenhaftigkeit ausgezeichnet. Verschieden sind sie nach Herkunft und Gewinnung, Beförderung und Verwendung, äußerer Form und Güte.

1. Gruppierung der Welthandelswaren.

Um über die ungeheure Zahl der Welthandelswaren einen Überblick zu erhalten und für die nähere Betrachtung eine gewisse Reihenfolge herzustellen, muß man sie in Gruppen oder Abteilungen anordnen. Man kann dabei von verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen. Die Einteilung kann z. B. statistisch, naturwissenschaftlich, technisch, volkskundlich, handelskundlich oder geographisch sein.

Bei der *statistischen* Einteilung kommt es zunächst darauf an, die Mengen und Werte der einzelnen Welthandelsgegenstände festzustellen, sie nach den gewonnenen Summen in auf- oder absteigender Reihenfolge anzuordnen und eine Anzahl von Mengen- und Wertklassen zu unterscheiden. Da auf diese Weise festgestellt würde, welche Bedeutung eine jede Ware nach Wert und Menge hat, so ist die statistische Einteilung an sich durchaus empfehlenswert. Auch scheint sie auf den ersten Blick vollständig durchführbar zu sein, da ja die betreffenden Zollermittelungen zur Verfügung stehen. Die Gesamtwertsummen der Waren müßten dann mit denen aller Handelsgebiete für einen bestimmten Zeitraum übereinstimmen. In Wirklichkeit ist die oben angedeutete Aufgabe aber viel schwieriger, als sie aussieht, und daher auch noch nicht gelöst. Einmal nämlich würde sie eine fabelhafte Arbeit erfordern, die nur von einem internationalen Komitee befriedigend geleistet werden könnte, anderseits fehlt es bei der Warenbezeichnung noch an der notwendigen Einheitlichkeit,

die erst durch eine internationale Verständigung gewonnen werden könnte. Für eine orientierende Übersicht über die hauptsächlichsten Welthandelswaren allerdings ist der gegenwärtige Stand der Warenstatistik entweder als ausreichend oder wenigstens als nicht zu lückenhaft anzuerkennen.

Naturwissenschaftlich ist eine Einteilung zu nennen, bei der man feststellt, aus welchen Naturreichen und deren Unterabteilungen die einzelnen Welthandelsgegenstände gewonnen werden. Also unterscheidet man zunächst mineralische, pflanzliche und tierische Erzeugnisse; die mineralischen kann man wieder in Metalle und Nichtmetalle usw. zerlegen, bei den Pflanzen Bäume, Gräser u. a. betrachten. Die Schwierigkeit kommt bei den Industrieerzeugnissen, namentlich bei den zusammengesetzten und bei denen, wo der Rohstoff hinter der gewerblichen, industriellen oder künstlerischen Arbeit zurücktritt.

Auf *technischer* Grundlage ruht eine Einteilung, bei der es darauf ankommt, festzustellen, auf welche Art eine Ware gewonnen und hergestellt wird. Man unterscheidet dabei zunächst zwischen bloßer Entnahme (Raubbau) und menschlicher Einwirkung und Tätigkeit (Produktion). Raubbau liefert z. B. alle mineralischen Rohstoffe sowie zahlreiche pflanzliche und tierische. Zur Produktion gehören die Erzeugnisse des Bodenanbaues im weitesten Sinne des Wortes, der Viehzucht, des Gewerbes, der Industrie, der Kunst. Nach technischem Gesichtspunkt vermag man eine restlose Gruppierung der Handelswaren vorzunehmen; unwesentlich ist dabei der Umstand, daß einige Gegenstände wie Holz und Kautschuk teils durch Raubbau, teils durch Produktion gewonnen werden.

Volkskundlich würde eine Einteilung zu nennen sein, bei der man angibt, welche Verwendung die einzelnen Waren im Volksleben finden. Man könnte sie auch volkswirtschaftlich nennen, wenn man bei diesem Ausdruck nicht in erster Linie an die in Betracht kommenden Erwerbszweige zu denken pflegte. Hier kommt es aber nicht auf die Arbeit, sondern auf den Zweck an. Eine einigermaßen vollständige Gruppierung der Handelsgegenstände auf volkskundlicher Grundlage ist meines Wissens noch nicht durchgeführt worden. Beliebt ist aber die Verbindung von technischen, naturwissenschaftlichen und völkerkundlichen Gesichtspunkten. So unterscheidet man z. B. die Gesamtheit der Waren nach Urproduktion und Rohstoffumwandlung (Industrie), die Urproduktion in pflanzliche, tierische und mineralische, die pflanzliche wieder

in Nahrungs-, Genuß- und Reizmittel, industrielle Rohstoffe usw. , die mineralische in Heiz- und Leuchtstoffe und Minerale usw.

Handelskundlicher Art ist eine Betrachtung, die klarstellen will, wie sich die Preise der Waren nach Art, Zeit und Ort gestalten, welche Güteklassen bei den einzelnen Gegenständen vorkommen, wie sich Kauf und Verkauf gestalten, welche Einrichtungen bestehen, durch welche die Güteklassen nach Art und Wert von Zeit zu Zeit neu normiert werden. Die Baumwollbörse in Liverpool z. B. stellt solche Standards auf, die überall beobachtet werden. Käufe erfolgen entweder durch bloße Bestellung oder auf Grund von vorgelegten Mustern oder durch Aussendung von Reisenden, weiterhin durch öffentliche Auktionen oder geheime Einschreibungen, entweder an Ort und Stelle oder schwimmend, für die Gegenwart oder Zukunft (Terminhandel). Verkäufe gehen auf die gleiche Art vor sich oder durch Konsignation, d. h. die Waren werden, ohne von jemand bestellt zu sein, an einen Handelsplatz gesendet, um dort möglichst günstig und rasch abgesetzt zu werden.

Der geographische Gesichtspunkt bezieht sich darauf, in welchen Teilen der Erde die Waren gewonnen und verbraucht werden, auf welchen Wegen und zu welchen Zeiten sie befördert werden, um schließlich ihren Zweck zu erfüllen. So entsteht für jeden Gegenstand ein Welthandelsreich mit Grenzen und Mittelpunkten, mit verschiedener Dichte usw. Die Reiche mancher Waren decken sich miteinander, andere schließen sich gegenseitig aus, wieder andere durchschneiden einander. Die Gesamtheit aller einzelnen Reiche ist das Welthandelsreich, dessen Grenzen da liegen, wo Produktion und Verbrauch aufhören. Seine stärkste Dichte erreicht es da, wo die meisten Einzelreiche einander decken oder wenigstens sich gegenseitig berühren. Nach den Grenzen zu findet eine entsprechende Auflockerung des Betriebes statt.

2. Pflanzliche Nahrungsmittel.

Das wichtigste und größte Reich bilden ohne Zweifel die pflanzlichen Nahrungsmittel: die europäischen Getreidearten, Reis und Kartoffel nebst Mehl und einige minder wichtige Gegenstände. Es umfaßt in Ein- und Ausfuhr die ganze bewohnte Erde, wobei der Schwerpunkt der Gewinnung in den großen Fruchtebenen liegt, während der Verbrauch hauptsächlich in den dichtbevölkerten Industrieländern statt-

findet. Die Fruchtebenen mit europäischen Getreidearten sind aber in unregelmäßiger Weise über die ganze Erde verbreitet, soweit Wärme, Feuchtigkeit und Boden dafür geeignet sind, am seltensten finden sie sich in den feuchtheißen Tropen, die aber die Gewinnung von Reis sehr begünstigen. Der Handel mit pflanzlichen Nahrungsmitteln hat sich besonders in dem letzten Halbjahrhundert entwickelt und wird in Zukunft immer größeren Umfang annehmen. Jetzt stellt er ungefähr den zehnten Teil des Welthandels dem Werte nach und knapp den zwanzigsten dem Gewichte nach dar. Nach E. Friedrich schätzte der Franzose Turgot in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts den Welthandel mit Getreide in herkömmlichem Sinne auf 700 000 Tonnen, jetzt ist er einschließlich des Mehles auf mindestens 60 Millionen Tonnen zu veranschlagen.

Die wertvollste Getreideart ist gegenwärtig Weizen, dessen Mengenbewegung man auf zwölf Millionen Tonnen schätzt; fast je ein Viertel davon liefern Argentinien und Rußland, ein Sechstel die Vereinigten Staaten, je ein Zehntel Rumänien, Kanada und Australien; geringe Anteile kommen aus Vorderindien, Bulgarien und Algerien. Demnach sind alle Erdteile beteiligt, am stärksten Amerika mit ungefähr der Hälfte der gesamten Handelsmasse, am schwächsten Afrika. Als Weizenlieferant ist Argentinien erst seit den 1880 er Jahren hervorgetreten. Jetzt steht es unter seinesgleichen an der Spitze und bringt jährlich im Durchschnitt zwei Drittel seines Ertrages zur Ausfuhr (1911 : 2,28 Millionen Tonnen). Seine Hauptgetreidemärkte und Ausfuhrhäfen sind Bahia Blanca und Buenos Aires; die Sendungen gehen vorzugsweise nach Liverpool, Antwerpen, Hamburg und Rotterdam, Orders kommen auch nach den Kapverden, den Kanaren und dem Kanal schwimmend. Rußlands Ausfuhrfähigkeit schwankt sehr von Jahr zu Jahr und steigt bei sehr guter Ernte bis sechs Millionen Tonnen (1910; 1911 waren es 3,8 Millionen Tonnen). Die Versendungen richten sich von den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres nach England, Deutschland, Belgien, den Niederlanden, Italien usw. Bei der Bewegung des Weizens in den Vereinigten Staaten, deren Ausfuhr nebst Weizenmehl 1911 355 Millionen Mark wertete, hat man zwischen Binnen- und Küstenplätzen zu unterscheiden. Zu den ersten gehören Chicago, Milwaukee, Duluth, Detroit, Toledo, Cleveland, St. Louis, St. Paul und Kansas City, zu den letzteren New York, Baltimore, Philadelphia, Boston, San Francisco und Tacoma. Von den

genannten Städten wird der Weizen nach England, Belgien, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Ostasien und Mexiko befördert. Rumäniens Ausfuhrfähigkeit ist sehr wechselnd, entsprechend den ungemein schwankenden Erträgen. Es kommt vor, daß sich diese in zwei aufeinander folgenden Jahren wie 8 : 3 stellen; in den letzten Jahren waren sie mäßig bis gut. Von den Häfen Braila, Galatz und Sulina wird die Fracht nach Westeuropa, namentlich nach Belgien und den Niederlanden verschifft; ein kleiner Teil geht auch donauaufwärts nach Österreich, Süddeutschland und der Schweiz; insgesamt 1911: 858 000 Tonnen. Kanada hat seine Hauptweizengebiete in den Binnenflächen von Manitoba, Saskatchewan und Alberta, wo übrigens noch riesige Strecken fruchtbaren und leichtzubebauenden Landes brach liegen. Die weitere Ausgestaltung der Dinge hängt vor allem von der Schaffung neuer Beförderungsmöglichkeiten ab. Die vorhandenen sind infolge raschen Steigens der Ausfuhr, die sich hauptsächlich nach England wendet, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Hauptweizenplätze sind Winnipeg, Fort William, Port Arthur und Montreal. 1910/11 wertete Kanadas Ausfuhr an Weizen und Weizenmehl rund 250 Millionen Mark. Australiens und Vorderindiens Ausfuhrbeträge sind sehr schwankend; als Ausgangshäfen sind für ersteres Melbourne, Sydney und Adelaide, für letzteres hauptsächlich Karatschi hervorzuheben.

Die Ausfuhr von Weizen vollzieht sich nicht gleichmäßig das ganze Jahr hindurch, sondern da in den Monaten Januar, April, September und Oktober keine Ernte liegt, in drei Zeitabschnitten. In den Monaten Februar und März versenden Indien und Ägypten. Dann folgt die Hauptsaison von Mai bis August, und zwar im Mai für Nordafrika, im Juni für die südliche Union, Frankreich und Spanien, im Juli für die Hauptgegenden der Union, für Mitteleuropa und Ungarn, im August für Kanada und Rußland. In den beiden letzten Monaten des Jahres erscheinen als Nachzügler die südhemisphärischen Gebiete: Argentinien, Chile, Südafrika und Australien.

Die wichtigeren Einfuhrländer sind gelegentlich bereits genannt. Der größte Weizenempfänger ist England mit einem reichlichen Drittel der europäischen Werteinfuhr, rund 900 Millionen Mark. An zweiter Stelle folgen die Niederlande, Deutschland und Belgien, aber bei den Niederlanden kommen fünf Sechstel zur Wiederausfuhr, bei Belgien ein Drittel.

Nach Handelsumfang und Umsatzmenge schließt sich an den Weizen der Mais mit jährlich 8 bis 9 Millionen Tonnen an. Die Hauptausfuhrgebiete sind die Vereinigten Staaten und Argentinien mit je einem Drittel der gesamten bewegten Menge; in den Rest teilen sich Rußland, Rumänien und Ungarn, mit ganz kleinen Beträgen die anderen Balkanländer und einige Staaten des romanischen Amerika. Fast ein Drittel des aus den eben genannten Ländern versendeten Maises geht nach England, ungefähr ein Sechstel nach Deutschland; geringere Anteile nach den Niederlanden, nach Belgien, Österreich, Dänemark und Frankreich usw.

Beschränkter als mit Mais ist der Handel mit Gerste. Die bewegte Menge beträgt höchstens sechs Millionen Tonnen, von denen die Hälfte aus den südlichen Häfen Rußlands kommt. In die zweite Hälfte teilen sich vornehmlich Österreich-Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Serbien und die asiatische Türkei. Kleine Quantitäten werden von Indien, den Vereinigten Staaten, Kanada, Südaustralien, Neuseeland und Marokko geliefert. Der Hauptkäufer ist Deutschland; 1911: über dreieinhalb Millionen Tonnen für 462 Millionen Mark, namentlich als Viehfutter. In zweiter Linie kommt England, weiterhin noch einige andere nordeuropäische Staaten.

Hafer kommt etwa in der Menge von zwei Millionen Tonnen auf den Weltmarkt, und zwar die reichliche Hälfte aus Rußland, namentlich über St. Petersburg, Libau, Riga, Nikolajew und Noworossijsk, außerdem aus Rumänien, den Vereinigten Staaten, Kanada, Argentinien, Bulgarien, Serbien, Australien und Neuseeland nach den Ländern von West- und Nordeuropa.

Roggen, mit einer Million Tonnen Umsatz, ist streng genommen kein Welthandelsartikel, denn er macht keine überseeischen Reisen, sondern wird nur zwischen den Ländern Mittel-, Nord- und Osteuropas ausgetauscht, hauptsächlich zwischen Rußland als Lieferanten und Deutschland als Empfänger, aber auch Wiederausführer.

Die Kartoffel bewegt sich fast nur zwischen Ländern der gemäßigten Zonen, und zwar hauptsächlich im Sommer und Herbst. Frühkartoffeln liefern vornehmlich Frankreich, Algerien, die Kanarischen Inseln, Malta usw. meist nach Nordeuropa. Je nach Ausfall der Ernte findet ein lebhafter Austausch dieses billigen Massengutes zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten statt.

Reis ist wieder ein echter Welthandelsartikel, denn aus seinen wichtigsten Produktionsgebieten in Monsunasien geht er, vielfach durch Vermittlung europäischer Häfen, in alle Länder der Erde. Die Gesamtproduktion schätzt man auf 102 Millionen Tonnen, den gesamten Einfuhrwert auf rund 800 Millionen Mark, von denen 260 auf Europa entfallen. Außerhalb dieses Erdteils ist China das hervorragendste Einfuhrland; mit ansehnlichen Summen sind außerdem Japan, Ceylon, Niederländisch-Indien, die Philippinen, die Türkei und Westindien vertreten. Der Reisausfuhrhafen schlechthin ist Rangun; daneben kommen Mulmein, Akjab, Bangkok u. a. in Frage. Bearbeitungs- und Verteilungshäfen in Europa sind Hamburg, Bremen, Triest u. a.

3. Tierische Lebensmittel.

Als tierische Lebensmittel sind Fleisch und Fleischwaren, Fette und Talg, Butter und Margarine, Käse und Eier zu verstehen. Neuerdings werden auch lebende Tiere als Schlachtvieh aus- und eingeführt.

Der Austausch von Fleisch und Fleischwaren vollzieht sich seit längerer Zeit zwischen Amerika und Australien einerseits und Europa anderseits; neuerdings sind auch Westsibirien, Algerien und Marokko als Lieferanten hinzugetreten. Der hauptsächlichste davon ist die Union, deren riesige Großschlachterei ihren Mittelpunkt in Chicago hat; ihre Ausfuhr kommt neuerdings einer halben Milliarde Mark gleich, früher war es mehr. Argentinien versendet reichlich ein Drittel dieses Betrages, weniger liefern Kanada, Uruguay, Brasilien, Australien (Spezialität: Kaninchen) und Neuseeland. In Europa sind die Niederlande und Dänemark die einzigen Staaten, welche Fleich und Fleischwaren in bedeutenden Mengen abzugeben vermögen; in geringerem Maße gilt dies von Österreich-Ungarn, Italien, Bulgarien und Rußland. Weitaus der größte Käufer ist England, das jährlich mindestens eine Milliarde Mark dafür ausgibt. England hat schon vor Jahrzehnten damit angefangen, lebendes Schlachtvieh und gefrorenes Fleisch aus überseeischen Gebieten zu beziehen; letzteres beginnt sich neuerdings auch auf dem Festlande einzubürgern. Das zweitwichtigste Einfuhrgebiet ist Deutschland, namentlich für Schmalz. Ansehnliche Beträge von Fleisch und Fleischwaren beziehen auch die Schweiz, Italien, Spanien und Belgien. Von auswärtigen Ländern sind in diesem Zusammenhange Südafrika, Britisch-Indien und Kuba zu nennen.

Der Handel mit Butter und Margarine zieht in neuerer Zeit immer weitere Kreise. Die meiste und beste Butter kommt aus Dänemark und geht vorzugsweise nach England, wo alle anderen Sorten nach der Güte der dänischen beurteilt werden. Große Mengen liefern außerdem Sibirien, Australien und Neuseeland; ersteres versorgt Deutschland und England über Windau, Riga, Nowy Port und St. Petersburg, letztere senden ihr Erzeugnis fast ausschließlich nach England. Butterverkäufer geringeren Ranges sind die Niederlande, Frankreich, Schweden, Norwegen, die Vereinigten Staaten, Kanada, Argentinien und Italien. Der größte Käufer ist England, das jährlich eine halbe Milliarde Mark für fremde frische Butter ausgibt. Ansehnlich ist der in Deutschland dafür aufgewendete Betrag. Nennenswert ist dann noch die Einfuhr in Belgien, der Schweiz, der Türkei, Südafrika, Brasilien, Nordafrika und Ostasien, in letzterem Gebiet ausschließlich für den Bedarf der dort lebenden Europäer.

Die Ausfuhr von Käse war lange Zeit ein Privileg der Schweizer und Holländer, deren Erzeugnisse weltbekannt sind. Auch jetzt stehen sie mit an der Spitze des Käsehandels, aber an Menge der Versendung werden sie von Kanada übertroffen, jetzt dem wichtigsten Käseexporteur hauptsächlich nach England. Mit geringeren Beträgen beteiligen sich Italien, Neuseeland, Frankreich, die Türkei u. a. Der bedeutendste Käufer ist England. 1912 betrug seine Einfuhr rund 150 Millionen Mark, davon etwa drei Fünftel aus Kanada und ein Viertel aus Neuseeland. In weiter Entfernung davon folgen die meisten übrigen Länder Europas; von auswärtigen Gebieten sind die Union, Ägypten, Südafrika, Niederländisch- und Britisch-Indien hervorzuheben.

Der Handel mit Eiern greift neuerdings mehr und mehr um sich und stellt dem Werte nach fast eine halbe Milliarde Mark dar. Die wichtigsten Verkäufer sind Rußland und Österreich-Ungarn, nach diesen Italien und Dänemark; von auswärtigen Ländern China, Marokko und Ägypten. Hauptkäufer sind England und Deutschland.

Recht ausgedehnt ist auch der Handel mit Seefischen; die Verkäufer sind hauptsächlich die Länder zu beiden Seiten des Nordatlantischen Ozeans; gekauft wird die Ware vorzugsweise in Kontinentaleuropa sowie einigen tropischen und subtropischen Gebieten.

4. Zucker, Kaffee, Tee und Kakao.

Zucker und die warmen Aufgußgetränke: Kaffee, Tee und Kakao behandle ich zusammen, weil jedes der letzteren vorzugsweise in Verbindung mit Zucker genossen wird, wenn dies auch keineswegs seine einzige Verwendung ist. Zugleich sind alle vier echte Welthandelsartikel, wenn auch ihre Grenzen und ihre Verbreitungsdichte nicht dieselben sind. Ferner unterscheiden sie sich voneinander durch Produktionsmenge und Umsatzwert. Zucker und Kakao können zu den Nahrungsmitteln gerechnet werden, während Tee und Kaffee als Reizmittel zu gelten haben.

Zucker war früher ein ausschließliches Erzeugnis der Tropen und wurde von da aus unmittelbar und mittelbar über die sämtlichen Bedarfsländer verteilt. Seitdem der Anbau der Zuckerrübe um sich gegriffen hat, sind neue Entstehungs- und Ausgangsgebiete entstanden, die vorzugsweise in Mitteleuropa liegen. Die Gesamtmengen des Rohr- und Rübenzuckers halten einander beinahe die Wage; zusammen machen sie rund 16 Millionen Tonnen aus, wovon etwa die Hälfte in den Welthandel kommt. Die Hauptlieferanten von Rübenzucker sind Deutschland, Österreich, Rußland, Frankreich und die Niederlande. Rohrzucker bringen vornehmlich Kuba und Java zur Ausfuhr; in zweiter Linie sind Hawaii, Portoriko, Mauritius, die Philippinen, Britisch-Guyana und eine Reihe westindischer Inseln zu nennen. Die größten Zuckerkäufer sind die Länder der englischen Zunge wegen ihres verhältnismäßig hohen Kopfverbrauchs, also England, die Vereinigten Staaten, Australien, Südafrika, Kanada und auch Britisch-Indien, obwohl es selbst viel Zucker baut. Eingeführt wird er außerdem in allen nicht zuckerbauenden Ländern der Erde sowie in denen, welche ihren Bedarf nicht selbst zu decken vermögen; so besonders in China, Japan und der Türkei. England gibt jährlich über eine halbe Milliarde Mark für Zucker aus, den es vornehmlich aus Deutschland über Hamburg bezieht. Fast ebensogroß ist die jährliche Aufwendung der Vereinigten Staaten für diesen Süßstoff, den es zum kleineren Teile selbst baut, zum größeren aus seinen Außenbesitzungen zugesendet erhält.

Die warmen Aufgußgetränke nicht alkoholischer Art: Kaffee, Tee und Kakao, sind sämtlich Erzeugnisse der Tropen und über diese im wesentlichen auch nicht hinausgekommen. Kaffee und Kakao wenigstens halten sich streng innerhalb der Wendekreise, der Tee überschreitet nur in Japan den nörd-

lichen Wendekreis. Ihr Verbrauch und somit auch der Handel damit ist zwar international geworden und hat sich über die ganze zivilisierte Welt verbreitet, aber anderseits hat sich jedes dieser Getränke sein Hauptverbrauchsgebiet erworben: der Tee namentlich das russische und das britische Reich nebst Kolonien, der Kaffee Mitteleuropa und die Vereinigten Staaten, der Kakao die romanischen Länder, aber mit der deutlichen Neigung, auch in anderen, namentlich den germanischen, breite Flächen zu gewinnen.

Der Kaffee ist in der Hauptsache ein amerikanisches Erzeugnis; 95 % der Gesamternte werden in Amerika gewonnen, und zwar 80 % in Brasilien, der Rest namentlich in Venezuela, Guatemala, Mexiko, Haiti, Salvador usw. Der wichtigste Handelsplatz für Kaffee ist Santos, das durchschnittlich drei Viertel des brasilianischen Gewächses zur Ausfuhr bringt. Außerhalb Amerikas hat nur Java eine ansehnliche Ausfuhr. E. Friedrich schätzt die jährliche Handelsmenge von Kaffee auf 1,2 bis 1,4 Millionen Tonnen, die zu ungleichen Teilen in eine Anzahl auswärtiger Häfen befördert und von da aus verteilt wird. Die wichtigeren dieser Küstenplätze sind Hamburg, Triest, Havre, Bordeaux, Marseille, Amsterdam, New York, New Orleans und Singapore. Die Summen, welche jährlich von den einzelnen Ländern für Kaffee ausgegeben werden, sind recht beträchtlich, die Union z. B. 290, Deutschland 176, Frankreich 101, Österreich-Ungarn 61 Millionen Mark. Am stärksten ist der Kaffeeverbrauch in den Ländern germanischer Zunge, namentlich in den Niederlanden, in Schweden und Norwegen, am geringsten in England und Rußland.

In der Gewinnung von Tee, dessen Gesamtertrag von Ch. Bernard mit 605 550 Tonnen berechnet wird, steht zwar China mit 54 % weitaus an erster Stelle, in der Ausfuhr aber, die insgesamt zu rund 280 000 Tonnen angegeben wird, hat es diese an Indien und Ceylon abgetreten. Diese arbeiten fast ausschließlich für die Ausfuhr nach England und leisteten im Mittel der Jahre 1907—1910 zusammen drei Viertel der Gesamtausfuhr (42 und 33 %), während auf China und Japan 19 und auf Java 6 % entfielen. Die Ergebnisse einiger anderer Gebiete, wie z. B. Natals, sind durchaus belanglos.

Die Verbrauchsmenge bezifferte Ch. Bernard für 1909 auf 600 000 Tonnen, von denen er 36 % China, 23 Großbritannien, 15 Rußland, 8 den Vereinigten Staaten, 4 dem festländischen Europa, 2 Japan und 6 verschiedenen Ländern

zuweist. Demnach verbraucht Europa 42 % einer Jahresernte, das Britische Reich 40. Aus den asiatischen Produktionsländern geht der Tee der größten Menge nach den Seeweg; die bedeutendsten Verschiffungshäfen sind Colombo, Kalkutta, Chittagong, Hankau, Schanghai, Kanton, Futschu, Yokohama und Wladiwostok. Die russischen Bezüge werden teilweise zu Lande befördert; die Teekarawanen durch die Gobi spielten früher eine große Rolle. Europäische Kaffeehäfen sind London, Amsterdam, Hamburg, Odessa und Rostow.

Kakao gewinnt in neuerer Zeit rasch an Boden. Für 1903 schätzte man den Weltverbrauch auf 122 526, für 1912 auf 250 000 Tonnen, also ist in neun Jahren Verdoppelung eingetreten. Im Gegensatz zu einigen Teeländern arbeiten die Kakaoproduzenten fast alle ausschließlich für die Ausfuhr. Wie beim Kaffee steht auch hier Amerika an erster Stelle, aber doch nur mit 64 %, während auf Afrika 32,5 und auf Asien 2,9 % entfallen. Die wichtigsten Gebiete Amerikas sind Ekuador, Brasilien, Trinidad, Venezuela und die Dominikanische Republik; diejenigen Afrikas die Goldküste, Sao Thomé, Kamerun. Von dem Weltverbrauch nehmen die Vereinigten Staaten mehr als ein Viertel in Anspruch; ein reichliches Fünftel entfällt auf Deutschland, ein Achtel bis ein Zehntel auf Frankreich, England und die Niederlande; geringer sind die Anteile der Schweiz, Spaniens, Österreich-Ungarns, Belgiens, Rußlands, Italiens usw. Die stärkste Verdichtung hat der Verbrauch des Kakaos aber in den Niederlanden und der Schweiz, als denjenigen Ländern, welche zuerst begonnen haben, der Verarbeitung dieses Stoffes größeren Umfang und ungemeine Mannigfaltigkeit zu verleihen, eine Bewegung, die sich dann auch auf Deutschland und Frankreich ausgedehnt hat und beständig weiter um sich greift.

5. Alkoholische Getränke.

Die alkoholischen Getränke entstehen bekanntlich durch Gärung und Destillation und werden in irgendeiner Form, meist aber in kaltem Zustande, von dem größten Teile der Menschheit genossen. Neuerdings hat sich namentlich der internationale Handel mit Bier in ansehnlicher Weise entwickelt, wenn sich auch nicht verkennen läßt, daß die weitverbreitete Antialkoholbewegung den Verbrauch der kräftigeren Sorten einzudämmen beginnt.

Wein, das edelste und wertvollste unter den alkoholischen Getränken, ist in der Hauptsache das Erzeugnis der Mittelmeerländer, wo auch seine größte Verbrauchsdichte

herrscht. In den außereuropäischen Gebieten wird er nur vereinzelt gewonnen, wie in den Vereinigten Staaten, in Südafrika, Argentinien und Australien, hat es aber nirgends zum Massenverbrauch und zu bemerkenswerter wirtschaftlicher Bedeutung gebracht. Da der Wein außerhalb der bevorzugten Produktionsgebiete nicht von den breiten Volksmassen genossen wird und von den heißfeuchten Tropen wie von den kalten Gegenden ausgeschlossen bleibt, so ist er trotz großer Menge und hohen Wertes der Gewinnung kein erstklassiger Welthandelsartikel. Unter den Ausfuhrländern behauptet Frankreich seit langer Zeit den ersten Rang und versorgt mit seinen mannigfaltigen Gewächsen alle Bedarfsgebiete. Welthandelsplätze sind dafür Bordeaux und die wichtigeren Champagnerorte. Spaniens Versendungen meist von Taragona, Malaga und Cadiz ausgehend, richten sich vorzugsweise nach England, Deutschland und Belgien. Italien liefert hauptsächlich nach der Schweiz, nach Argentinien, Brasilien, den Vereinigten Staaten und Deutschland. Algerien setzt sehr bedeutende Mengen nach Frankreich zum Zwecke der Vermischung ab. Aus Österreich-Ungarn geht viel Wein nach Deutschland und der Schweiz. Deutschland hilft nicht nur dieser seiner Nachbarin, sondern auch den Niederlanden, den Vereinigten Staaten und England mit bestimmten Sorten aus. Erwähnenswert sind endlich für die Ausfuhr noch die Türkei, Griechenland, Portugal, Samos, Madeira, Kapland, Chile und Australien.

Die wesentlichen Bestandteile des Bieres: Hopfen und Malz werden nur zwischen den Industrieländern zu beiden Seiten des Atlantischen Ozeans ausgetauscht, sind also keine eigentlichen Welthandelsartikel. Bier hatte diese Eigenschaft ursprünglich auch nicht, sondern hat sie erst nach und nach mit der Verbreitung der germanischen Rasse erworben. Dadurch, daß auch die Japaner angefangen haben, Gerstensaft herzustellen, ist dem Bierhandel eine neue Förderung erwachsen. Bei den eigentlichen Bierländern ist keine ganz scharfe Abgrenzung der Ausfuhr vorhanden, insofern sie alle auch eine gewisse Einfuhr haben, so Deutschland aus Österreich („Pilsener") und umgekehrt, die Niederlande aus Deutschland, ebenso England. Die oben genannten Staaten sind die Hauptausfuhrländer, welche alle Bedarfsgegenden mit ihren Erzeugnissen versorgen, in Europa sind es hauptsächlich die Schweiz, Italien und Belgien.

Die gebrannten Getränke, wie Branntwein, Rum, Arrak, Kognak, usw., sind teils europäischen, teils außer-

europäischen Ursprungs; sie haben einen beträchtlichen Handelsumfang, aber keinen sonderlich hohen Umsatzwert, obwohl sie namentlich im Kolonialverkehr nirgends fehlen. Die Ursache dieser Erscheinung liegt darin begründet, daß eine starke Verbrauchsverdichtung nur in den Produktionsländern stattfindet. Das gilt nicht nur von Branntwein verschiedenster Art, sondern auch von Wein und Bier und bildet einen charakteristischen Gegensatz zu den warmen Getränken, deren Verbrauchsmaxima ganz oder teilweise außerhalb der Produktionsgebiete liegen. Zudem ist der Alkoholgenuß eine Spezialität des männlichen Geschlechts und schon aus diesem Grunde enger begrenzt als der Verbrauch der warmen Aufgußgetränke.

6. Tabak.

In der wirtschaftlichen Kultur spielt der Tabak eine höchst merkwürdige, ja einzigartige Rolle. Obwohl in den echten Tropen heimisch, ist die Pflanze über alle Klimate bis an die Grenze des polaren verbreitet worden, und obwohl sein Genuß anfangs Widerwillen und Ekel erregt, hat er sich schließlich in der gesamten Menschheit begeisterte Freunde erworben, daher steht er seit langer Zeit als ein erstklassiger Welthandelsartikel da, namentlich wenn man nicht nur den Rohtabak, sondern auch die daraus hergestellten Fabrikate ins Auge faßt.

Obwohl der Tabak in allen kultivierbaren Gebieten gezogen werden kann, liegen seine Hauptanbaugebiete doch in seiner ursprünglichen Heimat, im tropischen und subtropischen Amerika; ferner in den gleichartigen Distrikten von Asien und Europa. In den beiden anderen Erdteilen wird er zwar gepflanzt, hat es aber zu keiner nennenswerten Bedeutung für den Handel gebracht. Für die Ausfuhr kommen etwa acht Landessorten in Betracht, von denen wieder jede in eine Anzahl Unterabteilungen zerfällt.

Die größten Mengen liefern die Vereinigten Staaten, namentlich von den Gewächsen Virginiens und Kentuckys für den englischen und deutschen Bedarf über New York, Baltimore und New Orleans. Der wichtigste Binnenmarkt ist Louisville Ky, wo sich bald nach der Ernte die Tabakfässer sammeln und verauktioniert werden.

Von den westindischen Sorten sind drei hervorzuheben: Havana, St. Domingo und Portoriko. Havana, das edelste und teuerste aller Gewächse, geht, soweit es nicht an

Ort und Stelle verbraucht und verarbeitet wird, vorzugsweise nach den Vereinigten Staaten, wie auch der Tabak von Portoriko, während die Zigarren Weltmarkt haben. St. Domingo bringt ein ziemlich grobes und billiges Erzeugnis hervor, das nach Hamburg und Bremen abgesetzt wird. Mexikos Ausfuhr besteht vornehmlich aus den Ernten des Staates Verakruz; als die beste Sorte gilt St. Andres, die vielfach als Ersatz für Havana dient. In Südamerika hat Brasilien nach Menge und Güte den ersten Rang. Seine verschiedenen Sorten kommen über Bahia fast ausschließlich nach den Hansestädten Hamburg und Bremen, welche die weitere Verteilung oder die Verarbeitung besorgen. In neuerer Zeit hat der „Brasil" stark unter dem Wettbewerb des „Sumatra" und der Zigarette gelitten. In noch höherem Maße ist dies bei dem Kolumbia der Fall. Gewisse früher hochbezahlte Sorten davon sind wie auch die von Venezuela aus dem Handel fast verschwunden.

Unter den asiatischen Gewächsen stehen die niederländisch-ostindischen und unter diesen wieder der Sumatra an erster Stelle. Infolge höchst sorgfältigen Anbaues und peinlicher Sortierung hat dieses durch Feinheit und Gleichmäßigkeit der Blätter ausgezeichnete Produkt die Herrschaft fast in der gesamten Zigarrenindustrie an sich gerissen, da es sich in der hervorragendsten Weise zu Deckblättern eignet. Die Holländer haben es verstanden, den Handel mit dem sehr gesuchten und teuer bezahlten Sumatra in der Weise zu monopolisieren, daß er ausschließlich nach Amsterdam und Rotterdam gebracht und dort mittels geheimer Einschreibungen verkauft wird. Das gleiche gilt von den Erträgen der Inseln Java und Borneo. Hochedel ist der Tabak der Philippinen, der unter dem Namen „Manila" in den Handel kommt, hauptsächlich nach Spanien und Ostasien. Aus China kommt gelegentlich eine Sendung nach Westeuropa.

Der vorzüglichste europäische Tabak ist der kleinblättrige, sogenannte türkische, der in Mazedonien und Thrazien gezogen, hauptsächlich über den neuerdings viel umstrittenen Hafen Kavalla ausgeführt wird. Dem gleichen oder einem ähnlichen Typus entsprechen die Erzeugnisse von Kleinasien und Syrien, teilweise auch Griechenlands und des südlichen Rußlands. Seitdem die Zigarette so beliebt geworden und bis in die untersten Volksschichten eingedrungen ist, gestaltet sich die Nachfrage nach „türkischem Tabak" immer lebhafter, und die Preise steigen. Die sonstigen Erzeugnisse

Europas kommen für den Welthandel nicht in Betracht; sie decken entweder einen Teil des Landesbedarfes oder dienen dem Nachbarverkehr.

7. Früchte und Gewürze.

Früchte und Gewürze dürfen aus dem Grunde gemeinsam behandelt werden, weil sie beide keine Lebensmittel sind, sondern nur dazu dienen, diese schmackhafter und verdaulicher zu machen. Während die Gewürze aber seit alters eine bedeutsame Rolle im internationalen Verkehr gespielt haben, ist der Fruchthandel erst neuerdings mit der besseren Ausgestaltung der Verkehrsmittel zu größerer Bedeutung gediehen und greift nun rasch um sich.

Wenn unter Gewürzen Pfeffer, Muskatnuß, Zimt, Safran, spanischer Pfeffer, Anis, Gewürznelken, Kardarmom, Piment, Ingwer, Vanille u. a. gemeint sind, so liegt deren Ursprung vorzugsweise in den heißfeuchten Tropen, namentlich Asiens, der Verbrauch dagegen in allen Kulturländern. Sie werden meist aus ihren Heimaten nach den großen Hafenplätzen Europas und Nordamerikas gebracht und von dort aus weiter verbreitet. Pfeffer wird z. B. von Hamburg im Betrag von vier Millionen Mark über Deutschland und einige dreißig außerdeutsche Länder verteilt. Die Gesamtausfuhr der obengenannten Gewürze kann durchschnittlich auf hundert Millionen Mark bewertet werden; davon kommt ein Drittel aus den Straits Settlements, ein Sechstel aus Niederländisch-Indien, je ein Zwanzigstel aus Ceylon, Indochina und China; kleinere Beträge werden aus Jamaika, Mexiko, Britisch-Indien, Siam usw. versendet.

Zu den Früchten gehören Orangen (Apfelsinen), Zitronen, Mandeln, Rosinen, Trauben, Nüsse, Oliven, Feigen, Datteln, Sultaninen, Korinthen, Äpfel, Pflaumen, Aprikosen, Bananen, Pistazien, Birnen, Tomaten, Johannisbrot, Kastanien, Ananas, Granatäpfel, Preiselbeeren und Heidelbeeren, die überwiegend in frischem Zustande befördert werden. Manche derselben gehen nur von Land zu Land, andere aber machen weite Reisen, wieder andere sind erst entfernteren Gegenden erreichbar geworden, nachdem schnelle Spezialdampfer in Dienst gestellt waren. Ein bekanntes Beispiel ist die Banane, die vor Jahrzehnten nur selten in Europa erschien und als teurer Leckerbissen galt, jetzt aber bereits Volksnahrungs- und -genußmittel zu werden beginnt. Die Gesamtausfuhr der vorbenannten Früchte beträgt nach Simwel

626 Millionen Mark, von denen fast zwei Drittel auf Europa, und zwar hauptsächlich die Mittelmeerländer entfallen, knapp ein Drittel auf Amerika, 8 % auf Asien, 3 auf Afrika und ein kleiner Betrag auf Ozeanien. Die Mittelmeerländer ergeben zusammen die Summe von rund 420 Millionen Mark. Von den Einzelgebieten nehmen Italien und Spanien je ein Sechstel des Gesamtwertes in Anspruch, je ein Achtel die Türkei und die Union. Von außereuropäischen Ländern sind mit ansehnlichen Beträgen Jamaika, Persien, Kostarika, Kanada, die Straits Settlements, die Kanarien, Kuba, Algerien und Brasilien hervorzuheben. Unter den nordeuropäischen Häfen hat Hamburg wohl mit am frühesten begonnen, dem Handel mit frischen Früchten Beachtung zu schenken. Bereits vor vierzig Jahren wurde eine spezielle Mittelmeerlinie für diese Zwecke eingerichtet, und bald darauf nach englischem Vorbilde die sofortige Verauktionierung eingeführt. Seit 1850 haben die Zufuhren von Apfelsinen im Verhältnis 1 : 130 zugenommen, der Preis ist per Doppelzentner aber von 41 auf 14,20 Mark gesunken. Sehr lebhaft ist das Geschäft in den Monaten Dezember bis April; an manchen Tagen werden da bis 25 Millionen Stück verkauft.

Eine kurze Sonderbetrachtung verdient die Kokospalme, die von jeher sehr wichtig war, neuerdings aber in den tropischen Küstengegenden rasch an Bedeutung zunimmt. Nach Simmel beträgt die hauptsächlich nach Nordwesteuropa gerichtete Gesamtausfuhr von Erzeugnissen der Kokospalme: Kopra, Öl, Koir, frische Früchte u. a. rund 165 Millionen Mark; davon sechs Siebentel in Asien, der Rest in der Südsee, Amerika und Afrika gewonnen. Die wichtigsten Gebiete sind Niederländisch-Indien und Ceylon mit je einem Viertel der genannten Summe, die Philippinen mit einem reichlichen Fünftel, Britisch-Indien mit einem Achtel. Für Amerika ist Jamaika, für Afrika Sansibar hervorzuheben; in der Südsee bilden die deutschen Besitzungen das wichtigste Gebiet, von Hamburg aus bereits seit Mitte des vorigen Jahrhunderts bearbeitet. 1911 führte Deutsch-Ozeanien für rund 8 Millionen Mark Kopra aus.

8. Minerale und Metalle.

Minerale und Metalle haben von jeher die Grundlage der menschlichen Kultur gebildet, niemals aber in höherem Grade als in der Gegenwart, namentlich für das Verkehrswesen und die Industrie. Da diese Gegenstände eine ungleichmäßige Verteilung über die Erde aufweisen, so fielen sie seit

den ältesten Zeiten in das Bereich des Handels, ja sie waren die ersten Waren eines jungen Welthandels. Seit Mitte des vorigen Jahrhunderts hat die Beförderung von Mineralen und Metallen von Land zu Land einen gewaltigen Umfang angenommen und wird auch in Zukunft noch weiter um sich greifen.

Die Kohle ist der Menge nach der wichtigste Gegenstand des Außenhandels und stellt, da weit über 100 Millionen Tonnen befördert werden müssen, den Verkehrsmitteln riesige Aufgaben. Der größte Kohlenausführer ist England, das jährlich ungefähr ein Viertel seiner Gewinnung außer Landes sendet und damit eigentlich alle kohlenlosen und kohlenarmen Bedarfsgebiete (Kohlenstationen!) versorgt, aber auch solche Kohlenländer, welche bestimmte Sorten, namentlich Anthrazit, entweder gar nicht oder nicht in genügender Menge haben. Im Jahre 1910 wurden 64,5 Millionen Tonnen im Werte von 771 Millionen Mark ausgeführt, davon je ein Siebentel nach Frankreich, Italien und Deutschland, je ein Zwanzigstel nach Schweden, Rußland und Spanien, kleinere Beträge, um nur einige auswärtige Gebiete zu nennen, nach Argentinien, Ägypten, Brasilien, Algerien usw. Drei Gruppen von Ausfuhrhäfen sind hervorzuheben: die am Bristolkanal mit Cardiff an der Spitze (zwei Siebentel der Gesamtausfuhr), dem größten Kohlenhafen der Welt, die in Nordostengland vom Humber bis zum Tyne und die schottischen. Nächst England ist Deutschland wegen seines Handels mit Kohle hervorzuheben. Einfuhr von Steinkohle erfolgt aus England nach den Häfen der Nord- und Ostsee, von Braunkohle aus Böhmen nach Sachsen. Die Ausfuhr, 1911 rund 29 Millionen Tonnen für 416 Millionen Mark oder 22 % des Jahresvorrats, wendet sich vorzugsweise nach europäischen Staaten, und zwar zu drei Vierteln zu den Nachbarn in folgender Reihe: Österreich (28 %), Niederlande (16 %), Belgien, Frankreich, Schweiz und Rußland. An dritter Stelle kommen für die Kohlenausfuhr die Vereinigten Staaten, die etwa 8 % ihrer Wertgewinnung außer Landes senden, namentlich nach Kanada, Mexiko und Westindien. Weitere Exporteure sind Belgien, Japan, Britisch-Indien, Neusüdwales u. a. Japan versorgt die Küstenländer des Stillen Ozeans, Indien von Kalkutta aus Ceylon und die Straits Settlements. Die stärksten Importeure in Europa sind Frankreich, die Niederlande, Italien, außerhalb Europas Kanada, China, Ägypten und die fortgeschritteneren Staaten Südamerikas.

Während Kohle in ausreichender Menge zur Verfügung, beginnt Eisenerz schon knapper zu werden, und die Ausfuhrgebiete sind stark umworben. Spanien über Bilbao und Schweden über die Ofotenbahn versenden die verhältnismäßig größten Mengen; weniger groß sind die Beträge, welche aus Neufundland, Kuba, Österreich, Algerien und Griechenland kommen. Manganerz wird von Rußland, Griechenland, Spanien, der Türkei, Brasilien und Britisch-Indien ausgeführt. Die Hauptkäufer sind Deutschland und England. Ersteres führte im Jahre 1912 12,1 Millionen Tonnen für 201 Millionen Mark ein, hauptsächlich aus Schweden, Spanien und Frankreich, sodann aus Rußland, Algerien u. a. England hat ungefähr dieselben Bezugsländer. Weitere Importeure sind Belgien und Frankreich (bei ansehnlicher Ausfuhr), in geringerem Maße die Vereinigten Staaten, Kanada, Österreich, Italien u. a. Somit beschränkt sich der Handel mit Eisenerz der Hauptsache nach auf Europa und Nordamerika. Roheisen verkaufen vornehmlich England und Deutschland, die Niederlande haben eine ansehnliche Durchfuhr von Eisen und Eisenerz.

Das neuerdings vielfach verwendete und daher teuer bezahlte Kupfer kommt in verschiedener Gestalt: als Erz, Matte, Regulus, Ingots, Barren usw. in den Handel, gegenwärtig hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten, die in Montana und Arizona ungeheure Vorräte besitzen. Die Ausfuhr beträgt 415 Millionen Mark. Ungefähr je den zehnten Teil davon versenden der Australische Bund, Spanien, Mexiko und Japan; kleinere Beträge kommen aus Britisch-Südafrika, Deutsch-Südwestafrika, Kanada, Kuba und Bolivia. Die stärksten Käufer sind Deutschland, die Niederlande (für Wiederausfuhr), die Vereinigten Staaten, Frankreich, England, Österreich und Belgien, außerhalb Europas China und Britisch-Indien. Somit ist das Kupfer ein echter Welthandelsartikel.

Zinn liefern in erster Linie die Straits Settlements an die Vereinigten Staaten und die großen europäischen Verkehrsländer, die ihrerseits wieder gewisse Beträge an das Ausland abgeben. Hauptverteilungsplatz ist London. Die Hauptproduzenten von Blei sind die Union, Spanien, Deutschland, Mexiko und Australien. Zink wird namentlich in der Union, in Deutschland und Belgien gewonnen, Nickel in Kanada, England, Neukaledonien usw.

Zu einem der hervorragendsten Betriebe hat sich seit dem letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts der Petro-

leumhandel herausgebildet. Zu seinem ersten und größten Vertreter, der Union, haben sich nach und nach mehrere andere hinzugesellt, so das transkaukasische Rußland, Niederländisch-Indien, Rumänien, Galizien u. a. In der Union entstand unter Rockefellers Leitung die kapitalgewaltige Standard Oil Co., die nicht nur die Gewinnung, sondern auch den Außenhandel mit dem vielgebrauchten Leuchtstoff monopolisierte und sich beinahe die ganze Erde tributär gemacht hat. Dadurch wurde sie die Pfadfinderin für Trusts und ähnliche Unternehmungen und Wirtschaftsformen, die sich nicht auf die Vereinigten Staaten beschränken und damit eine Umgestaltung des allgemeinen Großhandelsbetriebes anbahnen. Das amerikanische Petroleum geht von den atlantischen Häfen, hauptsächlich von New York, aus und verteilt sich auf die übrigen Küstenplätze des Atlantischen Ozeans, kommt aber auch nach Süd- und Ostasien. Einfallstor für Deutschland ist Hamburg als Sitz der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft; früher war es Bremen. Das kaukasische Erzeugnis strahlt von Baku, Grosnyj, Noworossijsk und Batum aus und verbreitet sich vornehmlich über die Mittelmeerländer und Osteuropa, dringt aber auch bis nach den Niederlanden und nach England vor. Rumänien macht seine Versendungen zur See über Konstanza bis nach Indien einerseits und nach England anderseits, während die galizischen Erzeugnisse nur bis nach Hamburg reichen. Das Öl Niederländisch-Indiens wird in der näheren und weiteren Nachbarschaft verbraucht.

9. Textilrohstoffe.

Die Textilrohstoffe bilden die Grundlage der über fast alle Länder der Erde verbreiteten Textilindustrie; sie sind also echte Gegenstände des Welthandels, zeichnen sich aber in viel höherem Grade durch ihre Werte als durch ihre Massen aus. Die Gesamtmenge der Baumwolle, des zurzeit am meisten verarbeiteten Spinnstoffes, ist kaum halb so groß wie das Gewicht der in Deutschland eingeführten Eisenerze, ganz zu schweigen von den riesigen Kohletransporten.

An Wert und Gewicht steht die Baumwolle den anderen Spinnstoffen der Erde weit voran. In dem bislang besten Jahre 1911/12 (1. September bis 31. August) wurden fast 25 Millionen Ballen im Gewichte von 5,2 Millionen Tonnen geerntet, davon sieben Zehntel in der Union, 14 % in Vorderindien, 6 % in Ägypten, der Rest in anderen Gebieten, namentlich in Zentralasien, Brasilien, China usw.

Den amerikanischen Ballen rechnet man zu 230, den indischen zu 180, den ägyptischen zu 340 und den der übrigen Länder durchschnittlich zu 135 kg.

Von der amerikanischen Baumwolle kam 1911/12 mehr als die Hälfte zur Ausfuhr; seit langer Zeit bildet sie den Hauptspinnstoff der europäischen Industrieländer mit Ausnahme Rußlands; sie geht aber auch nach Japan und Kanada. England verarbeitet mit seinen 55 Millionen Spindeln fast nur amerikanische Baumwolle, die von Galveston, New Orleans, Savannah usw. verschifft und zum allergrößten Teile in Liverpool und Manchester gelandet wird. Seit langer Zeit ist Liverpool der erste Baumwollhafen der Erde; er stellt die Handelsmuster auf in sieben Hauptklassen und fixiert die Preise, die auf telegraphischem Wege täglich mehrmals allen Interessenten des Handels und der Industrie zugänglich gemacht werden. England übernimmt durchschnittlich drei Achtel der amerikanischen Ausfuhr. Deutschland verbraucht ungefähr halb so viel Rohbaumwolle wie England; in dem Jahre 1911/12 waren es 1 770 286 Ballen, davon vier Fünftel amerikanischen Ursprungs. Die Einfuhr der letzteren erfolgt über Bremen, wo seit Ende des vorigen Jahrhunderts eine Baumwollbörse besteht, d. h. eine aus Händlern und Spinnern bestehende Gesellschaft, welche u. a. durch ihre Beamten unparteiische Urteile über vorgelegte Proben abgeben läßt. Diesem Institut, das in seinem großartigen Gebäude alle in Bremen ansässigen Baumwollfirmen vereinigt, ist es vornehmlich zu danken, daß Bremen der wichtigste Handelsplatz für Baumwolle auf dem Kontinent geworden ist, indem nicht nur die deutschen Spinner ihre Einkäufe hier machen, sondern auch die Österreicher, die Schweizer, die Polen, ferner auch die nordischen Länder. Die Umsätze Liverpools und Bremens verhalten sich etwa wie 3 : 2. Frankreich verbraucht fast eine Million Ballen, davon etwa vier Fünftel amerikanische. In Havre hat es einen altbekannten Spezialhafen, der auch die Nachbarländer mit versorgt, seit einiger Zeit aber von Bremen überflügelt worden ist. In der Menge seines Umsatzes verhält es sich zu letzterem ungefähr wie 1 : 2.

Von allen europäischen Staaten mit Baumwollindustrie unterscheidet sich Rußland dadurch, daß es sich seit einer Anzahl Jahrzehnte ein eigenes und ausschließliches Produktionsgebiet in Zentralasien bereitet hat. Dieses arbeitet bloß für Rußland und liefert ihm mehr als die Hälfte seines Bedarfes; etwa ein Viertel desselben kommt aus der Union.

Die Baumwollernte Indiens wird für das Jahr 1911/12 zu rund vier Millionen Ballen angegeben; davon wurden $1\frac{1}{2}$ im Lande selbst verarbeitet, die übrigen ins Ausland gesendet. Hauptnehmer ist Japan mit rund vier Fünftel Millionen Ballen; geringer sind die Bezüge Deutschlands (über Hamburg), Frankreichs, Italiens usw. Bemerkenswert ist der Umstand, daß England nur einen ganz geringen Bruchteil der indischen Ernte bei sich einführt. Dagegen übernimmt es fast die Hälfte der ägyptischen Ausfuhr; die andere verteilt sich in ungleicher Weise auf die übrigen Bedarfsländer, zu denen in diesem Falle auch die Union gehört.

Die Schwierigkeiten der Baumwollversorgung bei knappen Ernten und die Bestrebungen der Amerikaner, die Preise zu erhöhen und die Vorteile ihrer Vorherrschaft rücksichtslos auszunutzen, haben seit Ende des vorigen Jahrhunderts dazu geführt, daß einige europäische Staaten, namentlich England, Deutschland und Frankreich, sich ernstlich bemühen, den Baumwollbau in ihren Außenbesitzungen, besonders den afrikanischen, nach Kräften zu fördern. Die bisher erzielten Erträge sind zwar an sich durchaus anerkennenswert, haben die Lage der Dinge aber noch nicht geändert.

Die Gesamtgewinnung von Schafwolle berechnet man auf rund 1,2 Millionen Tonnen, also etwa den fünften Teil einer mittleren Baumwollernte. Die Hauptgebiete für die Ausfuhr sind die südhemisphärischen Länder: Australien und Neuseeland, Argentinien und Uruguay, Britisch-Südafrika, außerdem Nordafrika, Vorderasien bis nach Nordwestindien hin und China. In der Wertausfuhr verhalten sich die drei erstgenannten Gebiete ungefähr wie 6 : 3 : 1 bei einer Gesamtsumme von reichlich einer Milliarde Mark. Die australische Wolle, durchschnittlich die feinste ihrer Art, geht über die Häfen Sydney, Melbourne, Geelong, Adelaide und Brisbane hauptsächlich nach England, der Union, Kanada und Deutschland. Die Laplatastaaten versorgen von Buenos Aires und Montevideo aus vornehmlich Frankreich (Dünkirchen) und Belgien, aber auch Deutschland und England. Nach diesen zwei Ländern macht Südafrika seine Versendungen. China vollzieht von Tientsin und Schanghai aus ansehnliche Verkäufe nach den Vereinigten Staaten, nach Japan und Deutschland.

Während die obengenannten Gebiete reine Ausfuhrländer sind, betreiben die Haupteinfuhrstaaten zugleich eine

ansehnliche Ausfuhr eigener und fremder Erzeugnisse. Dem Werte nach ist Frankreich im Zusammenhange mit seiner altberühmten Industrie der bedeutendste Wollhändler Europas; ungefähr die Hälfte seiner Einfuhrsumme, durchschnittlich 550 Millionen Mark, bringt es zur Ausfuhr. Deutschlands Import ist zwar nur knapp 100 Million kleiner als der Frankreichs, aber die Ausfuhr wesentlich geringer. Ungefähr das gleiche gilt von England (Hauptmarkt London), während Belgien wieder den größten Teil der Einfuhr außer Landes sendet. Reine oder fast reine Importeure mit geringeren Beträgen sind die Union, Österreich, Rußland, Italien und Schweden. Die Niederlande betreiben etwas Durchgangsverkehr.

Die gesamte Gewinnung von Rohseide wird für 1912 zu 26 740 Tonnen berechnet; durchschnittlich sind es 25 000 Tonnen, von denen je 31 % auf China und Japan, 19,5 auf Italien, 6,4 auf die Türkei, 3,8 auf Russisch-Asien und Persien, 2,8 auf Frankreich und 1 auf Indien entfallen. An der Spitze der Ausfuhr dagegen steht Italien mit vier Elfteln des Gesamthandels; dann folgen Japan über Yokohama, China über Schanghai und Kanton, Frankreich und die Türkei. Aber mit Ausnahme der asiatischen Gebiete haben die anderen auch eine gewisse Einfuhr. Reine oder fast reine Importeure sind die Vereinigten Staaten, mit drei Zehnteln der bewegten Summe, und Rußland, während bei Deutschland, Österreich und namentlich der Schweiz der Einfuhr eine ansehnliche Ausfuhr gegenübersteht. Unter den Seidenmärkten, an denen stets Konditionieranstalten zur Feststellung der Qualität vorhanden sind, hat Mailand mit zwei Fünfteln des Gesamtumsatzes den ersten Platz, Lyon mit nicht ganz einem Viertel den zweiten; weiterhin sind Yokohama, Zürich, St. Etienne, Turin, Elberfeld, Basel und Krefeld hinzuzufügen.

Jute ist erst kurz vor der Mitte des vorigen Jahrhunderts in den europäischen Handel eingetreten, hat sich aber neuerdings eine bemerkenswerte Stellung erworben. Die indische Ausfuhr kommt namentlich nach Schottland und Deutschland in Betracht. — Ausländische Faserstoffe, die streng genommen nicht zu Textilrohstoffen gehören, aber doch im Welthandel vorkommen, sind Manilahanf der Philippinen, Hennequen und Istle Mexikos, Ramie Chinas und Formosas, Seegras Japans und Algeriens, Kapok Niederländisch-Indiens, Sisalhanf Deutsch-Ostafrikas (1911: 4,5 Millionen Mark), Raffia Madagaskars, Piassava Westafrikas usw.

Flachs, einst so bedeutsam in der Hausindustrie, wird ausschließlich zwischen europäischen Ländern ausgetauscht (Rußland, Belgien, Niederlande, Frankreich). Bei Hanf dagegen kommen auch einige asiatische Gebiete in Betracht, wie China und Indien, aber mit kleineren Beträgen als Rußland und Italien.

10. Holz und andere Walderzeugnisse.

Holz, ein Massenartikel des Weltverkehrs wie Kohle und Getreide, bewegt sich namentlich auf den nördlichen Wegen, da eben zu beiden Seiten des Nordatlantischen Ozeans die großen Flächen der am meisten begehrten Nadelhölzer liegen. Die Tropen und Subtropen liefern zwar auch mancherlei Sorten, aber meist solche, die nicht in so großer Menge gebraucht werden. Die statistische Erfassung des Welthandels mit Holz ist deshalb besonders schwierig und umständlich, weil keine einheitlichen Maße gebraucht werden. Die hauptsächlichsten Lieferanten von Holz und Holzmasse (Cellulose, Pulp) sind Rußland und Finnland, etwa ein Fünftel bis ein Viertel der Gesamtausfuhr (anderthalb Millionen Mark), die Vereinigten Staaten, fast ein Fünftel, Österreich-Ungarn, Kanada und Schweden, in kleinerem Maßstabe Norwegen, Rumänien u. a. Der größte Käufer, mit einem Drittel der Gesamteinfuhr, ist England; dann kommen Deutschland mit einem Sechstel, die Niederlande, Frankreich, Italien und Belgien mit durchschnittlich je einem Zehntel, Spanien, Ägypten, die Schweiz, China, Australien, Argentinien usw. mit kleineren Beträgen. Nicht inbegriffen in die obengenannte Summe sind die Werte und Mengen von Mahagoni, Korkholz und Teak. Ersteres kommt von Westafrika und von den Küsten des amerikanischen Mittelmeeres; Teak entstammt den Wäldern der indischen Inseln und Halbinseln, namentlich Birmas und Siams; Korkholz endlich ist in den Gestadeländern des westlichen Mittelmeeres mit Einschluß Portugals heimisch.

Unter den Säften von Waldgewächsen hat Kautschuk neuerdings eine außerordentliche Wichtigkeit erlangt; in der Geschichte der Neuzeit ist er auch dadurch bemerkenswert, daß er der einzige Stoff ist, mittels dessen die sichere Anlage von Unterseekabeln ausgeführt werden kann, ferner dadurch, daß sich vor unseren Augen der Übergang von einer wilden zu einer Kulturpflanze vollzieht, ein Vorgang, der in den meisten übrigen Fällen in grauer Vorzeit liegt. Kautschukpflanzen kommen in den Tropen aller Erdteile vor, die meisten in

Amerika. Die wichtigste von allen ist Hevea im Amazonasgebiete Brasiliens und Guyanas; Manihot Glaziovii findet sich im östlichen Brasilien, Castilloa in Mexiko, Zentralamerika und im nördlichen Südamerika, Sapium und Hancornia in Südbrasilien, Guayule im mittleren Mexiko. Die afrikanischen Gewächse sind Landolphia, Kicksia und Clitandra. Ficus endlich ist in Asien und Ozeanien beheimatet. Bis vor kurzem entstammte der Kautschuk des Handels den wilden Gewächsen. Neuerdings aber hat man sich sehr um die Anpflanzung einiger Arten, namentlich Hevea und Manihot, bemüht. Die ersten Pflanzungen entstanden auf Java, später folgten solche auf der Malaiischen Halbinsel, auf Ceylon, in Afrika usw. Im Jahre 1911 betrug die Gesamtgewinnung rund 85 000 Tonnen im Werte von 680 Millionen Mark; davon lieferte Brasilien zwei Fünftel, Afrika ein Achtel, das übrige Amerika ein reichliches Sechstel, Asien fast ein Zehntel. Die stärksten Käufer und Händler finden sich in den Vereinigten Staaten, England, Deutschland und Frankreich, weniger in Österreich, Italien und Belgien. Die wichtigsten Handelsplätze sind New York, Liverpool, London, Hamburg, Antwerpen und Le Havre. Während in den letzten Jahren die Preise bedeutend gestiegen waren, hat ganz neuerdings mit dem verstärkten Angebot eine rückläufige Bewegung eingesetzt, die namentlich den afrikanischen Kautschukpflanzern empfindlich fühlbar ist.

Bemerkung. Außer den bisher besprochenen gibt es noch zahlreiche andere Welthandelsgegenstände, namentlich die mannigfaltigen Fabrikate; aber sie sind hier beiseite gelassen, weil eine ausführliche Behandlung derselben den Rahmen dieses Büchleins weit überschreiten würde.

V. Welthandelsstädte.

Das Wesen einer vollgültigen Welthandelsstadt besteht darin, daß sie selbständigen und unmittelbaren Warenaustausch größeren Umfanges mit allen Ländern der Erde oder wenigstens mit den wichtigsten aller oder mehrerer Erdteile betreibt. Selbständig ist der Warenaustausch, wenn er ganz oder in überwiegendem Maße von einer ortsangesessenen, nationalen, kapitalkräftigen Kaufmannschaft mit eigenen Verkehrsmitteln ausgeführt wird, unmittelbar dann, wenn er die Waren sämtlich oder zum größeren Teile in den Gewinnungsgebieten aufkauft und sie in den Gebrauchsländern absetzt. Daraus folgt, daß echte Welthandelsstädte nur an Küsten liegen können, also *Seeplätze* sein müssen oder wenigstens auf dem Wasserwege mit dem Weltmeere in unmittelbarer Verbindung stehen. Binnenorte, so groß, so mannigfaltig und so wertvoll ihre Warenbewegung auch sein mag, können demnach nicht als Welthandelsstädte angesprochen werden, weil sie nicht imstande sind, einen unmittelbaren Verkehr mit der Mehrheit der überseeischen Länder zu bewerkstelligen.

Nach meinen Ermittlungen gibt es gegenwärtig achtzig Seestädte, die einen *jährlichen Umsatzwert* von mehr als 200 Millionen Mark aufweisen, darunter 22 über eine Milliarde, 20 zwischen einer und einer halben Milliarde, die übrigen gehen dann bis zu der genannten unteren Grenze herab. In der ersten Gruppe sind vier Städte mit einem jährlichen Umsatzwerte von rund acht Milliarden vorhanden, nämlich New York, Hamburg, London und Liverpool. Diese vier erfüllen, wie sich später zeigen wird, sämtlich die an einen Welthandelsplatz zu stellenden Forderungen. Bis ganz kürzlich hatte London den höchsten Umsatzwert, aber im Jahre 1912 ist es von New York und Hamburg (nur Seehandel) übertroffen worden. Mit etwa fünf Milliarden folgen Rotterdam und Antwerpen (Rotterdam schätzungsweise, denn bei den niederländischen Seestädten wird der Wertumsatz nicht ermittelt); bei diesen liegt die Einschränkung vor, daß der Warenverkehr nur zum Teil mit eigenen Verkehrsmitteln ausgeführt wird. Zwischen drei und zwei Milliarden beträgt

der Wertumsatz der Städte Marseille, Bremen (nur der Seehandel), Havre und Buenos Aires; die drei erstgenannten sind ohne Zweifel vollgültige Welthandelsstädte. Buenos Aires ist es dagegen nur in stark bedingtem Maße, da der Warenverkehr in der Hauptsache von fremder Kaufmannschaft und mit fremden Verkehrsmitteln ausgeführt wird.

Zwischen zwei und einer Milliarde bewegt sich der Wertumsatz bei Kalkutta, Hongkong (Schätzung), Bombay, Hull, Singapore, Schanghai, Manchester, Triest, Alexandrien, New Orleans, Amsterdam (Schätzung) und Genua (Schätzung). Von diesen können nur Triest, Amsterdam und Genua als vollgültige Welthandelsplätze anerkannt werden, bei den anderen fehlt es entweder an dem geographischen Umfang (Hull) oder an der nationalen Kaufmannschaft oder an dem eigenen Schiffspark.

Der gesamte Umsatzwert der vorerwähnten 80 Seestädte macht rund 95 Milliarden oder drei Fünftel des Welthandels aus; 65 Milliarden oder reichlich zwei Fünftel des Welthandels entfallen auf die Städte mit mehr als einer Milliarde Wertumsatz. Auf die Ozeane verteilen sich die 80 Seestädte in der Weise, daß 53 mit 78 Milliarden am Atlantischen, 20 mit reichlich 11 Milliarden am Stillen und 7 mit 6 Milliarden am Indischen Ozean liegen, zu letzterem ist die Kapstadt gerechnet. Am Atlantischen Ozean liegt das Hauptgebiet in Nordwesteuropa. Hier befinden sich 26 Seestädte mit zusammen 50 Milliarden Jahresumsatz. Die wichtigsten derselben sollen im Folgenden nach ihren wesentlichen Eigenschaften kurz geschildert werden mit Ausnahme von Hamburg und Bremen, über die mein Buch „Die deutschen Seestädte“ die nötigen Auskünfte gibt.

1. London.

London ist nicht nur nach Seelenzahl, sondern auch in seiner Stellung zum Welthandel die größte Stadt der Erde. Im Umsatzwert ist es zwar kürzlich von New York und Hamburg überholt worden, aber in seinen übrigen Eigenschaften steht es zurzeit noch fest und unerschüttert da. London ist zwar auch außerordentlich hervorragend für Industrie und Verkehr, sowie als Sitz der Regierung, aber sein Hauptgepräge hat es doch durch den Handel erhalten, sowie durch diejenigen Tätigkeiten, die damit in unmittelbarem und mittelbarem Zusammenhange stehen.

Schon die geographische Lage macht London zu einem bevorzugten Verkehrsplatze; vor allem die Schiffbar-

keit des Flusses Themse und die Nähe einiger seit alters wirtschaftlich hochentwickelter, seetüchtiger Staaten: der Niederlande und Belgiens, in denen Schiffahrt und Seehandel seit vielen Jahrhunderten blühen. Weiterhin kommen Frankreich, Deutschland, Dänemark und Norwegen hinzu, in größerer Entfernung in die Ostseeländer. Der nordeuropäische Handel war es auch, in dem sich London zuerst betätigte und noch heute eine führende Stellung einnimmt.

Weniger günstig ist London für den Hochseeverkehr gestellt, denn das freie Meer erlangen die Schiffe von der Themse aus erst nach der gefährlichen Fahrt durch den Kanal. Aber dieser natürliche Nachteil wird durch gewisse geschichtliche Vorgänge wieder gutgemacht. Die drakonischen Maßregeln von Cromwells Navigationsakte, welche bis um die Mitte des vorigen Jahrhunderts in Kraft blieb, vernichtete für England die Vormachtstellung der Niederlande und kam in ihrer Wirkung hauptsächlich London zugute. Hier hatten auch die zahlreichen bevorrechtigten Gesellschaften der älteren Kolonialzeit ihren Sitz und knüpften von hier aus namentlich ihre Beziehungen zu den Gestadeländern des Indischen und später des Stillen Ozeans an, in denen London noch heutigestags die Vormacht darstellt. Diese Vorgänge erfolgten zu einer Zeit, wo andere britische Häfen nicht in Wettbewerb treten konnten.

Im Laufe der Zeit wurde auch als Hauptstütze des Londoner Handels sein Schiffsbesitz ausgebildet, der lange Zeit unerreicht in der Welt dastand und erst neuerdings in Liverpool einen gefährlichen Wettbewerber gefunden hat. Noch gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war London überlegen. Seitdem aber hat sich Liverpool an die Spitze gedrängt und die Themsestadt überholt. Immerhin verfügt diese auf Grund der Angaben seitens der einzelnen dort ansässigen Reedereien über einen Schiffsbesitz von rund 4,4 Millionen Registertonnen brutto. Die offizielle Statistik weist allerdings einen wesentlich niedrigeren Betrag auf. Wenn die Entwicklung des Schiffsbesitzes in London etwas zurückblieb, so hängt dies mit der unbefriedigenden Beschaffenheit des Themsefahrwassers und der Hafenverhältnisse zusammen, welche den Anforderungen der neuzeitlichen Schiffskolosse nicht genügen. Daher ist keiner derselben in London beheimatet. Der Gang der Dinge hat es auch mit sich gebracht, daß London nicht mehr imstande ist, seinen Schiffspark durch eigenen Bau zu ergänzen und auf der Höhe der Zeit zu halten. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts wurde auf den Millwall-

werften der vielbesprochene Riese „Great Eastern" gebaut. Heute ist es mit ähnlichen Leistungen vorbei, und die Werften bei London gehören zu den unbedeutendsten Englands.

Die Hafeneinrichtungen Londons, welche einst das Staunen und die Bewunderung der Welt erregten und für viele Neuanlagen vorbildlich waren, haben diesen Ruhm seitdem verloren. Gewiß, sie sind recht ausgedehnt und umfangreich; vom Tower, wo die Fluthöhe der Themse bis 5,3 m steigt, erstrecken sie sich bis Tilbury gegenüber Gravesend und bedecken eine Wasserfläche von 300 ha, während in den Warenhäusern und Gewölben Lagerräume von 550 ha vorhanden sind. Ihre Anlegung durch Aktiengesellschaften erfolgte ohne jede Beteiligung von Staat und Stadt seit Anfang des neunzehnten Jahrhunderts. Im Jahre 1805 entstanden die berühmten Londondocks; später folgten die Katherine-, die Westindien-, die Millwall-, die Victoria and Albert-, die Tilbury-, die Surrey Commercial-Docks. Die Aufsicht darüber führt seit 1857 die Thames Conservancy, eine Kommission von 38 Mitgliedern. Aber seit den 1880 er Jahren, wo gerade die außerordentliche Entwicklung des Schiffbaues einsetzt, ist nur sehr wenig zur Verbesserung der Hafeneinrichtungen geschehen. Nach einer englischen Quelle liegt der Hauptschaden an dem Mangel einer einheitlichen Leitung der äußerst komplizierten Zustände. Nicht weniger als 56 „authorities", von denen einige ihre Befugnis aus dem Mittelalter ableiten, haben damit zu tun, aber keine derselben besitzt eine durchgreifende Macht noch ausreichende Mittel zu Umgestaltungen. Nachdem eine 1900 eingesetzte Kommission mit ihren Vorschlägen nichts ausgerichtet hatte, trat kürzlich eine andere mit neuen Plänen hervor. Danach sollen, mit einem Aufwande von rund 300 Millionen Mark, u. a. das Fahrwasser des Flusses und die Zugänge zu den Docks in ausreichender Weise vertieft und mehrere neue Docks angelegt werden. Es ist vollständig sicher, daß, wenn diese Verbesserungen den Anforderungen der Zukunft nicht entsprechen sollten, London seine gegenwärtige Stellung in Handel und Verkehr nicht wird aufrechterhalten können.

Schon jetzt zeigt es sich, daß der Schiffsverkehr im Londoner Hafen mit dem anderer Seestädte nicht Schritt hält, ja sogar absolut zurückgeht. Aber das verhältnismäßige Zurückbleiben datiert nicht von den letzten Jahren. Während nämlich im ganzen vereinigten Königreich die Summe der „Nettotonnage" der einlaufenden Schiffe innerhalb der letzten fünfzehn Jahre bis 1911 um 54 % zugenommen hatte, brachte

es London nur zu 31 %. Bei den Angaben über die Ergebnisse der Schiffahrt hat man zwischen Gesamt- und Auslandsverkehr zu unterscheiden. In Tausenden von Registertonnen netto belief sich in London der Gesamtverkehr ankommend auf 19 662, der Auslandsverkehr auf 13 163 ankommend und 11 172 abgehend, zusammen 24 335. Danach hat London jetzt den zweiten Rang unter den Seestädten mit Auslandsverkehr inne; den ersten hat sich New York mit 24 796 erobert. Unter den britischen Häfen aber behauptet London seinen Vorrang durchaus. Londons Schiffspark würde zweifellos ausreichen, um den gesamten Verkehr seines Hafens zu bewältigen, aber da er großenteils im Auslande beschäftigt ist, so leistet er nur reichlich zwei Drittel; der Rest entfällt auf fremde Handelsmarinen. Die Londoner Schiffe betätigen sich in allen Meeren und an allen Küsten, ganz besonders stark in der Nordsee und im Indischen Ozean, am schwächsten an der Westküste Amerikas, an der Ostküste Nordamerikas, im Mexikanischen Golf und im Karibischen Meere.

Im Wertumsatz leistete London im Jahre 1912 die Summe von 7816 Millionen Mark, knapp drei Zehntel des ganzen britischen Außenhandels; in den letzten fünfzehn Jahren vermehrte er sich um 60 %, was beinahe der Zunahme des vereinigten Königreichs entspricht. Von dem gesamten Wertumsatz entfallen 62,5 % (4882 Millionen Mark) auf die Einfuhr; die übrigen auf die Ausfuhr. Der stärkste Posten der Einfuhr ist Wolle mit einem Zehntel davon. In zweiter Linie folgen Getreide und Mehl, Fleisch und Fleischwaren, Erze und Metalle sowie Tee, Zucker und Butter, Kautschuk, Holz und Holzwaren, weiterhin Wagen, Käse, Eier, Baumwollwaren, Leder, Seide und Seidenwaren, Häute und Felle, lebende Tiere, Kaffee, Baumwolle, Hanf, Jute, Maschinen, Papier, Talg und Tabak, also vorwiegend Lebensmittel und industrielle Rohstoffe. Diejenigen Artikel, in denen London den ersten Platz in der Welt einnimmt, sind Wolle, Tee, Erze und Metalle, namentlich Zinn, Zucker, Butter, Käse, Eier und Leder. Von Liverpool wird es, abgesehen von Baumwolle, mehr oder weniger in Fleisch und Fleischwaren, Kautschuk, Palmöl und Tabak, in Kaffee von New York und Hamburg übertroffen.

Die Gesamtausfuhr im Werte von 2964 Millionen Mark zerfällt in die Ausfuhr heimischer und in die Wiederausfuhr fremder Erzeugnisse. Letztere im Gesamtbetrage von 1094 Millionen Mark bezieht sich vorzugsweise auf Wolle, Erze und Metalle (namentlich Zinn), Kautschuk,

Häute und Felle, Kaffee, Tee, Jute, Talg, Baumwolle und Leder. In der Ausfuhr heimischer Erzeugnisse stehen Baumwoll- und Wollwaren sowie Metalle, besonders Eisen und Stahl, an erster Stelle; außerdem sind noch Wagen verschiedener Art, Maschinen, Lederwaren, elektrische Gegenstände, Papier, Malerfarben und Chemikalien erwähnenswert.

Londons Markt ist die Welt, aber zu den einzelnen Gebieten ist sein Verhältnis doch recht verschieden. Noch heute hat der Festlandshandel seinen Sitz überwiegend in London, selbst für baltisches und südrussisches Getreide. Die zweite Domäne der Themsestadt ist das britische Kolonialreich mit Ausnahme von Kanada und Westafrika, die in das Bereich von Liverpool fallen. Die Londoner Kaufmannschaft ist am Umsatze sämtlicher Welthandelsartikel selbständig beteiligt; Verluste sind zwar in neuerer Zeit eingetreten, aber für viele Güterarten ist London der führende Platz geblieben, für einige der einzige Markt von Bedeutung. Es beherrscht z. B. den Handel mit Hanf und mit Rohdiamanten, obwohl die Bearbeitung vorzugsweise anderswo stattfindet. Es bestehen regelmäßige Auktionen für Kolonialwolle, Tee (aus Indien und Ceylon), Rohrzucker, Kupfer, Zinn und andere Erze höheren Wertes; ansehnlich ist der Einfluß in Kakao, Gewürzen, Drogen, Reis, Indigo, in tropischen Hölzern, Häuten und Fellen; nur Kaffee und Tabak sind davon freigeblieben. Auch für Getreide ist London ein Platz ersten Ranges, und die börsenmäßige Begutachtung eines nach Qualität streitigen Postens wird von den großen Getreideplätzen des Festlandes meist Londoner Firmen anvertraut. Im Zuckergeschäft hat sich der Kontinent zwar von der Alleinherrschaft der englischen Hauptstadt befreit, aber sie hat doch immer noch die größte Zuckereinfuhr. Auch ist sie noch immer der Mittelpunkt für den Umsatz der englischen Bergwerks- und Hüttenerzeugnisse, wenn auch dafür Newcastle, Cardiff, Glasgow, Middlesborough u. a. eine gewisse Selbständigkeit erlangt haben. In der Fabrikatenausfuhr dagegen steht es hinter anderen britischen Plätzen stark zurück.

Eine außerordentliche Stütze des Handels ist die großartige und unvergleichliche Kapitalkraft. London ist der Weltbankplatz schlechthin; über ihn pflegen selbst dann Zahlungen geleitet zu werden, wenn sich schon längst unmittelbare Beziehungen anderwärts ausgebildet haben oder wenn London in dem betreffenden Gegenstande keine führende Stellung innehat. Sogar Wechsel auf Kaffee und Baumwolle werden dort untergebracht. Somit beziehen die Londoner

nicht nur die hohen Provisionen, sondern gewinnen auch Einblick in fremde Geschäftsverbindungen, in die sie sich dann verhältnismäßig leicht einfügen können, wenn sie ihnen nutzbringend und vorteilhaft erscheinen. Endlich ist London der einzige Platz der Erde, wohin jede Ware in beliebiger Menge in Konsignation geschickt werden kann. Das Konsignationsgeschäft beschränkt sich aber nicht auf die kapitalarmen Gebiete der auswärtigen Erdteile, sondern findet auch mit Nordamerika statt.

2. Liverpool.

Liverpool, der zweite Welthandelsplatz Englands, der vierte auf der Erde, steht zwar an Wertumsatz nicht sehr weit hinter London zurück, kann sich aber an dynamischer Wirkung durchaus nicht mit diesem vergleichen, während es als Verkehrs- und Reedereiplatz wiederum die Oberhand gewonnen hat. Kein eigentlicher Wettbewerber der Themsestadt, ist er vielmehr deren Ergänzung. Wenn auch manche Gegenstände hier wie dort vertreten sind, so handelt es sich dabei meist um verschiedene geographische Herkünfte. Sonst liegt der Schwerpunkt Liverpools in der Zufuhr der für die englische Industrie notwendigen Rohstoffe und in dem Absatze ihrer Erzeugnisse. Beide Tätigkeiten halten sich ungefähr die Wage.

An und für sich ist Liverpool nicht zum Welthafen bestimmt gewesen, sondern ist es erst durch den Gang der Ereignisse geworden. An einer Abzweigung der Irischen See gelegen, hat es keinen unmittelabren Zugang zum Ozean, sondern muß ihn erst durch mehrere nicht gerade bequeme Wasserstraßen erreichen. Daher war es noch ein Fischerdorf zu einer Zeit, wo London schon als Verkehrsplatz von außereuropäischer Bedeutung dastand. Später vermittelte es einen mäßigen Warenaustausch zwischen Mittelengland und den Küsten der Irischen See, hauptsächlich in Flachs, Leinen, Rindern, Schweinen und Butter. Erst im Anfang des achtzehnten Jahrhunderts wagten sich seine Schiffe auf die hohe See hinaus und besuchten die Küsten zu beiden Seiten des Atlantischen Ozeans, namentlich Westafrika und die gegenüberliegenden Länder Amerikas. Außer Waren beförderten sie hauptsächlich Sklaven, in manchen Jahren 40 000 und mehr. Durch den Sklavenhandel also ist Liverpool groß geworden. Als dann in den nordamerikanischen Kolonien der Baumwollbau begann, wurden die anfangs sehr kleinen Ernten nach Liverpool befördert, und im Zusammenhang mit

der aufkommenden Verarbeitung in Manchester und Umgebung hielten die Liverpooler die Hand auf dieses Erzeugnis und haben sich damit nach Abschaffung des Sklavenhandels hochgehalten. Nach wie vor blieb der Merseyhafen der wichtigste Einfuhrplatz nicht nur für Baumwolle, sondern auch für andere Waren aus Amerika und Westafrika.

Im neunzehnten Jahrhundert, mit dem Aufschwung der Vereinigten Staaten, überflügelte Liverpool alle übrigen englischen Häfen außer London. Der nordatlantische Handel wuchs zu außerordentlicher Bedeutung, und sowohl infolge seiner günstigen Lage dafür, als auch durch den Unternehmungsgeist seiner Kaufleute und Reeder wußte sich Liverpool fast das Monopol der Waren- und Passagierbeförderung zu sichern. Schiffahrtsgesellschaften anderer britischer Seestädte fanden es nun vorteilhaft, ihre Fahrzeuge von der Mersey auslaufen zu lassen (Cunard, American-Collins). In den siebziger und achtziger Jahren besaß Liverpool die Vorherrschaft im Passagierverkehr mit Nordamerika; es hat sie seitdem an Deutschland abgetreten. Aber schon vorher war Vorsorge getroffen worden, neue Beziehungen anzuknüpfen. Der Liverpooler Reeder Holt hatte bereits im Jahre 1866 den Dampferverkehr nach Ostasien, zuerst um das Kap Horn, später durch den Suezkanal eröffnet. Von anderer Seite wurden direkte Schiffslinien nach Brasilien, nach den Platastaaten und im Stillen Ozean eingerichtet. Heute gibt es wohl keine einzige Handelsroute in der Welt, an der sich nicht Liverpooler Schiffe in hervorragender Weise beteiligen. Und dies gilt nicht nur von den von England ausgehenden Linien, sondern von vielen anderen, auch von solchen, die England nicht anlaufen. So verknüpfen z. B. Liverpooler Schiffe durch regelmäßigen Verkehr die Vereinigten Staaten mit Südamerika, Südafrika und Ostasien.

So ist es gekommen, daß der Merseyhafen die g r ö ß t e n R e e d e r e i e n, nächst Deutschland, und den größten Schiffspark unter allen Seestädten der Erde besitzt. Sein Netto-Tonnengehalt beträgt nach offiziellen Angaben 2 644 205 gegen Londons 2 088 795. Die Bruttotonnage kommt etwa derjenigen Deutschlands gleich. Liverpool hat zurzeit die schnellsten und, abgesehen von Deutschland, auch die größten Dampfer. Im Schiffbau steht es, wenn man Birkenhead dazu rechnet, zwar höher als London, kann sich aber in Größe und Zahl der Neubauten durchaus nicht mit den ersten britischen Schiffbauplätzen messen.

Liverpools Hafen ist mit ausgezeichneten und neuzeitlichen Einrichtungen versehen. Die Lagerhäuser werden im Gegensatz zu London von einer einzigen Behörde verwaltet, deren Mitglieder aus den Reihen der Dockbesitzer gewählt werden und ihr Amt ohne Bezahlung verwalten, ein System, welches demnächst in London nachgeahmt werden soll. Bis vor kurzem war die Einfahrt großer Fahrzeuge in den Mersey mit gewissen Schwierigkeiten verbunden. Jetzt aber verursachen die Barre und der Hafeneingang kein Hindernis mehr und halten höchstens die allergrößten Schiffe etwa ein bis zwei Stunden vor und nach der Ebbe auf. Die teils umgestalteten, teils neu errichteten Docks sind imstande, die riesigsten Dampfer der Gegenwart und Zukunft aufzunehmen. Die verhältnismäßig geringe Ausdehnung der Kais gestattet zwar nicht das unmittelbare Überladen der Güter von Schiffen auf Eisenbahnwagen, aber dieser Umstand fällt deshalb nicht schwer ins Gewicht, weil ein großer Teil der Waren nicht sofort weitergesendet, sondern erst in den Warenhäusern eingelagert wird.

Der Schiffsverkehr hat sich durchweg günstig entwickelt und machte ein- und auslaufend im Jahre 1911 29,17 Millionen Registertonnen im Gesamtverkehr, 21,8 im Auslandsverkehre aus; er wird zum allergrößten Teile von eigenen Schiffen geleistet.

Bezüglich des Wertumsatzes, der sich in den letzten fünfzehn Jahren um 75 % vermehrt hat und für 1912 7616 Millionen Mark ausmacht, nimmt Liverpool den vierten Rang unter den Welthandelshäfen ein. Ein- und Ausfuhr haben im Laufe der Zeit ihr gegenseitiges Verhältnis mehrfach geändert; bis 1905 überwog die Einfuhr mit kleinen Beträgen, seitdem meist die Ausfuhr; 1912 war das Verhältnis von Ein- und Ausfuhr wie 48 : 52.

Der Hauptgegenstand der Einfuhr ist seit mehr als einem Jahrhundert die Baumwolle mit einem reichlichen Drittel der Gesamtheit im Werte von 1270 Millionen Mark. Das bedeutet etwa fünf Siebentel der ganzen britischen Baumwolleinfuhr; vor der Eröffnung des Manchester-Schiffskanals hatte Liverpool einen noch höheren Anteil daran als jetzt, wo ein Fünftel des britischen Bedarfes unmittelbar nach Manchester geht. Nächst Baumwolle sind die wichtigsten Einfuhrgegenstände Fleisch und Fleischwaren, Getreide, Kautschuk, Erze und Metalle; weiterhin sind Wolle, Zucker, Holz, Mehl, Leder, Palmöl und Tabak hervorzuheben. Baumwolle, Getreide und Lebensmittel (provisions) sind vorzugsweise ameri-

kanischer Herkunft und dienen zum größten Teile dem englischen Bedarf; die früher ausgedehnte Vermittlung nach dem kontinentalen Europa ist verloren gegangen, geblieben aber bei Baumwolle der dynamische Einfluß durch Aufstellung der Mustertypen, „Standards", und der Tagespreise; letztere werden täglich mehrmals auf telegraphischem Wege den beteiligten Kreisen zur Kenntnis gebracht. Zentrum ist Liverpool noch für westafrikanisches Palmöl und für Kautschuk. Elfenbein dagegen ist großenteils nach Antwerpen übergegangen, in Kautschuk bereiten New York und Hamburg starken Wettbewerb; letzteres auch in Palmöl.

Von der Ausfuhr britischer Waren nehmen die industriellen Erzeugnisse, allerdings überwiegend in Spedition, den größten Teil in Anspruch; Garn und Waren aus Baumwolle stellen die riesige Summe von 1325 Millionen Mark oder 43 % der Gesamtheit dar; Metalle machen 13 %, Wollwaren und Maschinen je fast 7 % aus; mit kleineren Beträgen kommen Chemikalien, Leinenwaren, Steingut und Seife in Betracht. Die Hauptposten der Wiederausfuhr bieten Kauschuk und Baumwolle.

3. Die niederländischen Welthäfen.

Die beiden großen Häfen der Niederlande, Amsterdam und Rotterdam, haben im Laufe der Jahrhunderte verschiedene Schicksale durchgemacht. Während Amsterdam eine Zeitlang der Welthandelsplatz schlechthin war, hat es diese Stellung nach Menge und Wert seines Umsatzes längst eingebüßt und ist darin nicht nur hinter London und Liverpool, Hamburg und New York, sondern auch hinter Rotterdam und Bremen getreten. Leider gibt es in den Niederlanden keine Wertstatistik für die Gesamtheit des Handels; dafür stehen nur Mengenzahlen zur Verfügung. Danach hatte Rotterdam im Jahre 1911 eine gesamte Warenbewegung zur See von rund 26, Amsterdam dagegen nur 3,24 Millionen Tonnen, somit verhalten sich beide fast wie 8 : 1. Die Ursache des Vorrangs von Rotterdam liegt darin, daß es Rheinmündungshafen ist und hauptsächlich den Umschlag mit dem deutschen Hinterlande, namentlich mit dem dicht bevölkerten Industriegebiete der Rheinprovinz und Westfalens, vollzieht und zugleich im Mittelpunkte des ausgedehnten niederländischen Kanalnetzes liegt. Zwar beteiligt sich auch Amsterdam an dem Rheinverkehr, aber seine Beziehungen zu diesem Komplex von Binnenschiffahrtswegen sind nicht so günstig wie die Rotterdams, das Rhein und Maas an sich vorbeifließen sieht.

Durch den Seekanal des „Nieuwen Waterwegs" ist dieses seit 1896 auch für Seeschiffe erreichbar, und sein Verkehr ist dadurch enorm gewachsen.

Im Schiffsbesitz stehen beide Städte einander ungefähr gleich; Amsterdam besitzt nach den neuesten Angaben 491 520, Rotterdam 483 180 Registertonnen brutto. Im Schiffbau ist Rotterdam überlegen, noch mehr im Schiffsverkehr, denn im Jahre 1911 betrugen seine Ankünfte von Hochsee rund 11 Millionen Registertonnen, diejenigen Amsterdams nur ein Viertel davon. Schon im Jahre 1870 hatte Rotterdam die Hälfte des ganzen niederländischen Hochseeverkehrs gewonnen; jetzt stellt es beinahe drei Viertel davon dar. Allerdings werden nur 18 % seiner Hafenfrequenz von heimischen Fahrzeugen geleistet; den Vorrang mit einem Drittel derselben hat die englische Handelsflotte, reichlich ein Fünftel leistet die deutsche. Die Rotterdamer Flotte selbst unterhält regelmäßige Linien nach den Vereinigten Staaten und Kanada, nach Niederländisch-Indien, nach London und den italienischen Häfen; sie ist also weit davon entfernt, ein Weltnetz zu besitzen. Aber der Verkehr entspricht doch einigermaßen dem Begriff eines Weltplatzes, denn von den einlaufenden Schiffstonnen kommen reichlich drei Viertel aus Europa und ein Fünftel aus Amerika; der Rest verteilt sich auf Asien und Afrika; Australien ist nur ganz schwach vertreten.

Von der Einfuhr zur See im Betrage von fast 19 Millionen Tonnen entfällt ein reichliches Drittel auf Erze, fast ein Viertel auf Getreide und Mehl; weiterhin sind von Massenartikeln Holz, Steinkohlen, Metalle und Petroleum hervorzuheben, von wertvollen Gegenständen Kaffee, Tee, Zucker und Tabak. In allen genannten Gegenständen mit Ausnahme von Steinkohlen ist Rotterdam seiner Schwesterstadt mehr oder weniger überlegen. Von der Einfuhr des Staates an Erzen leistet es fast 85 %; bei den einzelnen Getreidearten schwankt sein Anteil zwischen 64 und 86 %; beim Kaffee beträgt er 68 %. Die Erze, 1911 waren es etwa $6^1/_2$ Millionen Tonnen, kommen in erster Linie aus Spanien, dann aus Norwegen und Schweden, weiterhin aus Rußland, Algerien und Griechenland. Getreide, namentlich Weizen, holt man aus Rußland, Rumänien und der Union, Steinkohlen fast nur aus England, Metalle aus Preußen, England und der Union, Tabak aus Java und der Union, Reis aus Britisch- und Niederländisch-Indien.

Die Gesamtausfuhr belief sich 1911 auf 17,6 Millionen Tonnen. Davon wurden fast zwei Drittel vorzugsweise auf Flüssen und Kanälen befördert, ein reichliches Drittel auf dem Seewege. Überhaupt ist Rotterdam im Ausfuhrhandel über seine unmittelbare Nachbarschaft nicht tätig, weil die Nähe Antwerpens jeden Versuch zu eigener Tätigkeit im Keime erstickt. Dagegen hat die Gunst der Hinterlandsverbindungen das Speditionsgeschäft zu hoher Blüte gebracht.

Amsterdams Handelsstellung ist im vorstehenden bereits gestreift worden. Eine Zeitlang Hauptmittelpunkt des Weltverkehrs, ging es zurück mit der Verminderung des Ostseehandels, weiterhin erlitt es Verluste, als erst das südrussische, dann das nordamerikanische Getreide das baltische und polnische verdrängte. Dagegen behauptete es sich in seinen fast monopolartigen Beziehungen zu den Kolonien. Die im Jahre 1824 gegründete Niederländische Handelsgesellschaft mußte in Amsterdam mindestens die Hälfte ihrer Waren verkaufen. Ist nun auch unterdes das Vorrecht dieser Gesellschaft erloschen und an ihre Stelle die freie Tätigkeit der Kaufmannschaft getreten, so ist die Stadt am Ij doch der Hauptmarkt für die kolonialen Erzeugnisse geblieben.

Die Amsterdamsche Handelsflotte selbst betreibt hauptsächlich den Verkehr mit Niederländisch-Indien; außerdem hat sie Linien nach dem Mittelmeer, der Ostsee, dem östlichen Südamerika, Westindien und nach Ostasien. Nicht vertreten ist sie auf der Seestraße nach den Vereinigten Staaten.

Die gesamte Warenbewegung Amsterdams machte 1911 im Seeverkehr 3,24 Millionen Tonnen aus, und zwar in der Einfuhr 2,17 oder 7,8 % des Staates, in der Ausfuhr 1,07 oder 12,8 % des Staates. Die größten Einfuhrmassen liefern Steinkohlen, etwa ein Fünftel der Gesamtheit, Schiffbau- und Zimmerholz, Metalle und Metallwaren, Saaten, Drogen, Farbwaren und Chemikalien, Reis, Petroleum, Rohzucker, Öl, frische Früchte, Tabak und Zigarren, Kaffee u. a. Von wertvolleren Waren sind Spezereien, Schwefel, Rohr, Tee, frische Baumfrüchte, Wein auf Faß, Tabak und Zigarren hervorzuheben. Unter den Ausfuhrwaren stellen Metalle und Metallwaren, Zucker, Öle, Reis, Drogen, Farbwaren und Chemikalien die verhältnismäßig größten Mengen dar; als Spezialitäten Amsterdams im Vergleich zu Rotterdam sind Tee (sieben Zehntel der Staatsausfuhr), Zucker, Spezereien, Schwefel, Rohr, Tabak und Zigarren zu nennen.

4. Antwerpen und Havre.

Antwerpen ist 75 km von der Nordsee entfernt, aber seit dem Anfange des fünfzehnten Jahrhunderts, in dem die Westerschelde durch Sturmfluten ausgeweitet wurde, auch für die größten Seeschiffe bequem zugänglich. Seitdem es zu Spanien gehörte, wurde es durch die Niederländer vom Meere abgesperrt und erst durch die Aufhebung des Scheldezolls 1863 wieder geöffnet und darauf für den Schiffsverkehr auf das vollkommenste ausgestattet. Vermöge seiner günstigen Lage ist es ein sehr beliebter Hafen geworden und hat sich im Schiffsverkehr unmittelbar neben Hamburg gestellt. Mittels der reichen Kapitalkräfte des Binnenlandes hat es seinen Handel seit Mitte des vorigen Jahrhunderts neu aufgebaut und namentlich in Argentinien und Südrußland, neuerdings auch in Ostasien, festen Fuß gefaßt. Der Kongostaat ist fast sein Monopol geworden. In den übrigen Gebieten dagegen, namentlich in Nordamerika, ist es stark von England abhängig.

Um in den Rhein zu gelangen, benutzen die Antwerpener Fahrzeuge die untere Schelde innerhalb der seeländischen Inseln, dann das Hollandsche Diep und die Waal; die Maas dagegen wird überwiegend mit Hilfe des Kemperkanals aufgesucht. Seit langer Zeit trägt man sich mit dem Plane eines Schelde-Rheinkanals, aber er ist noch nicht ausgeführt. Mit dem nördlichen Frankreich steht Antwerpen durch die obere Schelde und das dortige Kanalnetz in Verbindung. Somit hat es ein ausgedehnteres Hinterland als jeder der zwei niederländischen Häfen. Außer dem höchst wichtigen Rheingebiet beherrscht es das industrielle Belgien ausschließlich; außerdem kommt sein Einfluß auch in Nordfrankreich wie sogar in den Niederlanden zur Geltung. Für des Rheinlandes Ausfuhr liegt es sehr günstig, während es in der Einfuhr hinter Rotterdam zurücksteht.

Verhältnismäßig wenig ausgestaltet sind Reederei und Schiffbau. Obgleich Antwerpen fast den ganzen Besitz Belgiens in sich vereinigt, verfügt es doch nur über 267 700 Bruttotonnen, also wesentlich weniger als jeder der niederländischen Häfen. Diese kleine Handelsflotte reicht weder hin, um ein selbständiges Weltverkehrsnetz zu entwickeln, noch auch den sehr bedeutenden Verkehr des eigenen Hafens einigermaßen zu bestreiten. Regelmäßige Linien richten sich nach den Vereinigten Staaten, nach dem östlichen Südamerika, nach der Nordsee, der Ostsee, dem Mittelmeer und Westafrika. Der Indische Ozean und der Stille Ozean fehlen ganz. Von dem

Hafenverkehr, der 1912 einlaufend 13 762 000 Tonnen ausmachte, leistet die nationale Flagge nicht ganz 9 %. Antwerpen ist also ein Hafen für fremde Schiffe, namentlich für englische und deutsche. Eine bedeutende Vergrößerung des Hafens ist geplant.

Der Handel Antwerpens hat in neuester Zeit außerordentlich um sich gegriffen; dem Werte nach vermehrte er sich seit 1870 um das Fünffache, der Menge nach um das Dreizehnfache, und dabei hat sich das anfangs sehr kräftige Überwiegen der Einfuhr erheblich vermindert. Von dem Gesamthandel, der 1910 26,9 Millionen Tonnen im Werte von vierundeinhalb Milliarden Mark ausmachte, leistete der Seeverkehr drei, der Land- und Flußverkehr zwei Fünftel. Das Hauptmassengut der Einfuhr ist Getreide, ein Drittel der gesamten Seezufuhr ausmachend, und zwar vorzugsweise Weizen, der aus Rumänien, Rußland, Australien und der Union geholt wird. Der wichtigste Maislieferant ist Argentinien. Weiterhin kommen Steinkohlen, aus England und Deutschland, Holz, Eisenerze, Rohmetalle, Saaten, Harze, chemische Erzeugnisse, Salpeter, Baumwolle, Wolle usw. in Betracht. Eine Zeitlang schien es, als ob sich Antwerpen eine leitende Stelle im Kautschukhandel bereiten würde. Das ist aber nicht geschehen. Denn in der Einfuhr dieses wichtigen Erzeugnisses steht es nicht nur hinter New York und Liverpool, sondern auch hinter Hamburg und London zurück, übertrifft aber Havre und Lissabon. Sehr gering ist Antwerpens Beteiligung am Ausfuhrhandel.

Havre ist der einzige große Hafen Nordwesteuropas, der unmittelbar vom Salzwasser bespült wird, zugleich liegt er dem Atlantischen Ozean näher als irgendeiner seiner Rivalen. Trotzdem hat er sich nicht so günstig entwickelt wie die anderen kontinentalen Seehandelsplätze. Zwar genießt er den Vorteil alter Kolonialverbindungen, namentlich mit Nordamerika, aber diesen Besitzstand hat er doch nicht erheblich zu erweitern verstanden. Von Weltbedeutung ist Havre in Baumwolle, Kaffee und den Erzeugnissen Westindiens, nicht aber in Getreide und Häuten. Im Handel mit den afrikanischen und asiatischen Besitzungen Frankreichs hat es keine hervorragende Bedeutung errungen, und in Europa beschränkt sich seine Tätigkeit auf die Nordsee.

Die Verluste, die Havre gegen früher erlitten hat, beziehen sich namentlich auf Nordamerika. Vordem hier, wie Wiedenfeld zeigt, dank seiner vorgeschobenen Lage der stärkste Rivale Liverpools, hat es sich von Bremen überflügeln lassen

und ist vollends hinter Hamburg, Antwerpen und Rotterdam gerückt. Der wichtigste Artikel, in dem seine Börse mit führend wirkt, ist Kaffee, wofür auch ein Termingeschäft ausgebildet worden ist, aber in der Menge der Zufuhren ist doch Hamburg weit überlegen. Im Baumwolle- und Wollgeschäft hat Havre verloren. Namentlich die nordfranzösische Industrie hat sich von seiner Vermittlung in hohem Grade befreit, weil ihr Dünkirchen viel bequemer liegt, und das elsässische Industrierevier hat sich an die Bremer Baumwollbörse angeschlossen. Während Havre aber den Wollhandel fast ganz verloren hat, behauptet es in Baumwolle noch Weltstellung. Das gleiche gilt von Kakao, Gewürzen und tropischen Farbhölzern aus Westindien und Mittelamerika. In der Ausfuhr zeigt sich nur eine ganz geringe Eigentätigkeit, weil Paris darin einen zu starken Einfluß ausübt und das Geschäft meist selbst macht. Etwas Ähnliches gilt auch von der Reederei, insofern der Sitz der großen Schiffsgesellschaften in der Hauptstadt Frankreichs liegt.

Mit dem Hinterlande ist Havre durch die Seine verbunden, die bis Rouen für mittelgroße, bis Paris für kleinere Fahrzeuge brauchbar ist. In Paris findet Anschluß an das französische Kanalnetz statt. Wenn dieses auch nur kleine Schiffe zuläßt und an Überzahl von Schleusen leidet, so reichen die regelmäßigen Verbindungen doch bis nahe an die deutsche und schweizerische Grenze. Über diese hinweg dringt Havres Tätigkeit bis nach Südelsaß und Westschweiz vor. In Frankreich selbst wird sie durch den Wettbewerb von Dünkirchen und Rouen erheblich eingeschränkt.

Im Schiffsbesitze ist Havre den Häfen der Niederlande und namentlich Belgiens überlegen. Wenn er sich auch aus früher angedeuteten Gründen nicht haarscharf beziffern läßt, so übersteigt er doch eine halbe Million Registertonnen und ist der Reederei von Marseille gleichwertig. Im Schiffverkehr, 1912 einlaufend 4,44 Millionen Registertonnen, übertrifft es Amsterdam, ist aber neuerdings von Dünkirchen fast eingeholt worden. Wenn dabei auch die nationale Flagge nicht im Vordergrunde steht, sondern die englische, so leistet sie doch immerhin fast ein Drittel der Außenschiffahrt, also beinahe viermal mehr als in Antwerpen die belgische. Die wichtigste Reederei, die ihre Schiffe von Havre auslaufen läßt, ist der Compagnie Générale Transatlantique; ihr Tätigkeitsfeld liegt in Amerika und reicht vom Lorenzstrom bis nach Cayenne. Andere Reedereien halten regelmäßige Linien nach Südamerika, Indochina, den ostafrikanischen

Inseln, nach dem Westen Europas und Südamerikas aufrecht; im Mittelmeer beschränkt man sich auf eine Linie nach Algerien.

Der gesamte Warenumsatz bezifferte sich im Jahre 1911 auf 3 297 947 Tonnen im Werte von rund 2230 Millionen Mark. Von der Menge kamen 2 471 334 auf die Einfuhr. Ein reichliches Drittel davon besteht in Stein- und Preßkohle, ein Neuntel in Getreide und Mehl, ein Zehntel in Baumwolle, ein Zwölftel in Holz und ein Fünfundzwanzigstel in Kaffee. Nennenswert sind außerdem noch Petroleum, Wein, Kupfer, Reis, Ölfrüchte, Harze, Kautschuk und Guttapercha. Frankreich bezieht drei Viertel seines Kaffeebedarfes über Havre. Von Baumwolle entnimmt Frankreich sieben Zehntel der Seinemündungsstadt. Diese verhält sich in ihrer Gesamteinfuhr von Baumwolle zu Bremen und Liverpool etwa wie 1 : 2 : 3. In Rohkautschuk steht Havre erheblich über Hamburg, namentlich infolge der regelmäßig sich steigernden Zufuhren aus Westafrika, die sich auch in ihrer Güte wegen der zweckmäßigen Gewinnung wesentlich gebessert haben.

In der Sammlung:

Angewandte Geographie

sind bisher erschienen:

I. Reihe.

Bd. 1 Lenschau, Dr Thomas, Das Welt-Kabelnetz. 2. Auflage 1,50
„ 2 Rohrbach, Dr. Paul, Wirtschaftliche Bedeutung Westasiens. 2. Auflage 1,50
„ 3 Sievers, Prof. Dr., Venezuela und die deutschen Interessen 2,—
„ 4 Henze, Dr. Herm., Der Nil, seine Hydrographie und wirtschaftliche Bedeutung. (Vergriffen.)
„ 5 Hedin, Prof. Dr. Sven von, Meine letzte Reise durch Innerasien. Vergriff.
„ 6 Menne, Dr. Karl, Entwicklung der Niederländer zur Nation 2,40
„ 7/8 Kampffmeyer, Privat-Dozent Dr. Georg, Marokko. (Vergriffen.)
„ 9 Ehrhardt, Karl, Die geographische Verbreitung der für die Industrie wichtigen Kautschuk- und Guttaperchapflanzen 1,20
„ 10 Funke, Dr. Alfr., Die Besiedelung des östlichen Südamerika mit besonderer Berücksichtigung des Deutschtums. (Vergriffen.)
„ 11 Sander, Dr. L., Die geographische Verbreitung einiger tierischer Schädlinge unserer kolonialen Landwirtschaft 1,80
„ 12 Gerhard, Dr. Herm., Die volkswirtschaftliche Entwicklung des Südens der Vereinigten Staaten von Amerika 1,80

II. Reihe.

Bd. 1 Wegener, Dr. Georg, Tibet. (Vergriffen.)
„ 2 Bockelmann, Prof. Albrecht v., Wirtschaftsgeographie von Niederländisch-Ostindien. (Vergriffen.)
„ 3 Schanz, Moritz, Ägypten und der Ägyptische Sudan. (Vergriffen.)
„ 4 Behrens, Dr. Hans Oskar, Grundlagen und Entwickelung der regelmäßigen deutschen Schiffahrt nach Südamerika 3,60
„ 5 Eichholz, Thilo, Landpolitik 2,—
„ 6 Schanz, Moritz, Nordafrika-Marokko. (Vergriffen.)
„ 7 Brandenburger, Dr. Clemens, Russisch-Asiatische Verkehrsprobleme 1,—
„ 8 Schanz, Moritz, Algerien, Tunesien, Tripolitanien 4,60
„ 9 Neuse, Dr. Richard, Die Britischen Inseln als Wirtschaftsgebiet 1,30
„ 10 Lenschau, Dr. Thomas, Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen. 3,00
„ 11 Mugind, Eduard, Syrien und die türkische Mekkapilgerbahn 1,50
„ 12 Funke, Max, Die Insel Sachalin 1,20

III. Reihe.

Bd. 1 Grothe, Dr. Hugo, Zur Landeskunde von Rumänien 4,—
„ 2 Oppel, Prof., Wirtschaftsgeographie der Vereinigten Staaten von Nordamerika 3,50
„ 3 Walther, Fregattenkapitän z. T. Paul, Land und See 2,50
„ 4 Hartmann, Prof. Dr. M., Chinesisch-Turkestan 3,50
„ 5 Sapper, Professor Dr., Wirtschaftsgeographie von Mexiko 3,50
„ 6 Regel, Prof. Dr. Fr., Der Panamakanal 4,—
„ 7 Bause, Ewald, Ägypten 2,50
„ 8 Dehn, Paul, Die Völker Südost-Europas und ihre politischen Probleme 2,50
„ 9 Uebe, Dr., Labrador 3,—
„ 10 Gemmingen, Dr. Freiherr Max von, Die Entwicklung der Fabrik-Industrie im lateinischen Süd-Amerika 4,—
„ 11 Grothe, Dr. Hugo, Zur Natur und Wirtschaft von Vorder-Asien. I. Persien 4,—
„ 12 Kirchhoff, Darwinismus angewandt auf Völker und Staaten 3,—

IV. Reihe.

Bd. 1 Trietsch, Davis, Die Insel Cypern 4,—
„ 2 Rudolphi, Dr. Hans, Bedeutung der Wasserscheide 3,50
„ 3 Halbfaß, Prof. Dr. W., Das Wasser im Wirtschaftsleben des Menschen 3,50
„ 4 Struck, Adolf, Zur Landeskunde von Griechenland 4,—
„ 5/6 Oppel, Prof. Dr. A., Die deutschen Seestädte 4,50
„ 7 Preuße-Sperber, O., Perú 3,—
„ 8 Schmidt, Dr. Walter, Das südwestliche Arabien
„ 9 Oppel, Professor Dr. A., Der Welthandel
„ 10 Regel, Dr. phil. Fr., Argentinien

noch i. Druck befindlich

Es sind — Änderungen im einzelnen vorbehalten — folgende Beiträge in Aussicht genommen:

E. Friedrich, Natur und Wirtschaft in Sachsen. — H. Grothe, Zur Natur und Wirtschaft von Vorder-Asien. II. Mesopotamien. — K. Hassert, Erytrea. — H. Jansen, Verbreitung des Islam. — R. Kaindl, Die Siebenbürger Sachsen. — W. Zimmerer, Das Bayerische und Böhmer Waldgebirge. — Prof. Dr. H. Hassinger, Die deutschen Großstädte.

Ferner befindet sich in Vorbereitung:

Kampffmeyer, Dr. G., Marokko, 2. Auflage.

Druck von Gebauer-Schwetschke m. b. H., Halle a. d. S.

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET